Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

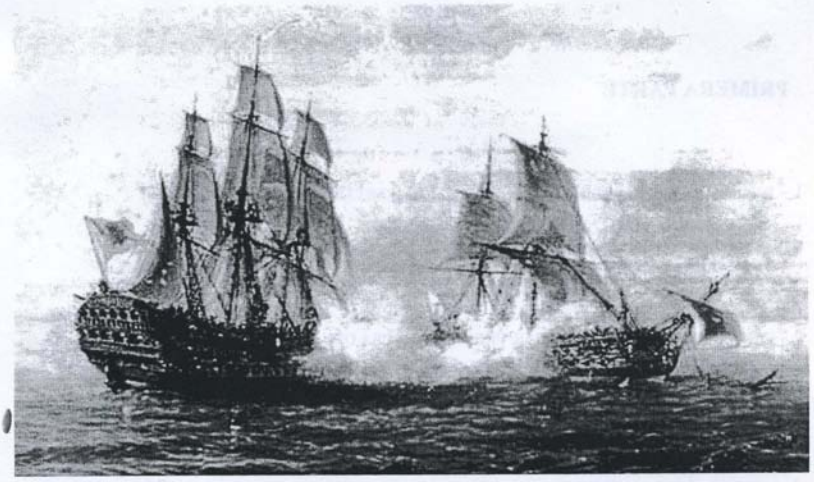
La guerra de la oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)

Jorge Cerdá Crespo

Tesis Doctorales

www.eltallerdigital.com

UNIVERSIDAD de ALICANTE



LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS:

UN CONFLICTO COLONIAL (1739-1748)

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

TESIS DOCTORAL.- JORGE CERDÁ CRESPO

Dir.- Enrique Giménez López / Jesús Pradells Nadal

UNIVERSIDAD DE ALICANTE

ÍNDICE

PRIMERA PARTE

1.- INTRODUCCIÓN: UNAS RELACIONES COMERCIALES CONFLICTIVAS 16

1.1.- La Guerra de Sucesión marca un antes y un después 23

2.- LAS PRETENSIONES BRITÁNICAS: PRINCIPAL CAUSA DEL CONFLICTO 26

2.1.- Reformas en la Armada de la Monarquía Hispánica 32

3.- ACUERDOS Y DESACUERDOS PREVIOS AL CONFLICTO 43

3.1.- La carta del Marqués de Villarias 65

4.- LA CONVENCIÓN DE EL PARDO 72

5.- LA ANTESALA DE LA GUERRA 93

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

SEGUNDA PARTE

1.- LAS PRINCIPALES PLAZAS ATLÁNTICAS AL INICIO DEL CONFLICTO 104

1.1.- Portobelo 105

1.2.- Cartagena de Indias 117

1.3.- La Florida 127

1.4.- Cuba 131

2.- LAS PLAZAS ESPAÑOLAS DEL PACÍFICO 135

3.- LAS INICIATIVAS DE LA CORONA ESPAÑOLA 141

4.- CAMBIOS EN LA ESTRATEGIA 149

5.- EL ENVÍO DE BUQUES AL PACÍFICO 156

6.- LA ESCUADRA DEL MAR DEL SUR 162

7.- NUEVAS ÓRDENES: LA ESCUADRA DE EL FERROL 169

8.- PREPARACIÓN DE LA ESCUADRA DE TORRES 177

9.- EL ALMIRANTE TORRES EN EL MAR 187

10.- SUMINISTRO DE VÍVERES PARA TORRES DESDE ESPAÑA 194

11.- TORRES EN CARTAGENA DE INDIAS 207

12.- POSIBILIDAD DE OPERACIONES CONJUNTAS FRANCO-ESPAÑOLAS 212

13.- PROYECTO OLEARY 220

14.- PIZARRO LLEGA A AMÉRICA 232

15.- TORRES REGRESA A LA HABANA 244

16.- LA BATALLA DE CARTAGENA 248

17.- BUQUES INGLESES ANTES Y DESPUÉS DE LA BATALLA DE CARTAGENA 266

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

TERCERA PARTE

1.- TORRES RECIBE ÓRDENES PARA ABANDONAR AMÉRICA 274

2.- CONTINÚAN LAS OPERACIONES DE SUMINISTROS DESDE LA PENÍNSULA 280

3.- ÚLTIMAS NOTICIAS DESDE LA HABANA ESTANDO TORRES AL MANDO 284

4.- LA CAROLINA Y GUANTÁNAMO 290

5.- LA HABANA: 1743-1744 293

6.- COMBATES EN LA GUAYRA Y PUERTO CABELLO 301

7.- TORRES REGRESA A ESPAÑA 304

8.- UN NUEVO COMANDANTE PARA LA ARMADA DEL MAR DEL SUR 311

9.- ÚLTIMOS MOVIMIENTOS EN AMÉRICA Y NEGOCIACIÓN DE LA PAZ 316

9.1.- Pedro Mesía de la Cerda 320

9.2.- Buques al Pacífico y a Veracruz 325

9.3.- Andrés Regio al mando en La Habana 334

10.- CONSECUENCIAS DE LA GUERRA: DE LA VEGA, WALL Y JORGE JUAN 345

11.- ESTADO DEL COMERCIO EN AMÉRICA AL FINAL DEL CONFLICTO 354

12.- CONCLUSIONES 362

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CUARTA PARTE

13.- APÉNDICE DOCUMENTAL 375

14.- FUENTES DOCUMENTALES 465

15.- BIBLIOGRAFÍA 467

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

A.G.I. Mar Caribe y sus emplazamientos más destacados. Siglo XVIII.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

PRIMERA PARTE

1.- Introducción: unas relaciones comerciales conflictivas

Una de las singularidades del conflicto hispano-británico de 1739 es la dimensión mediática que adquirió, especialmente en Inglaterra. La denominación "Guerra de la Oreja de Jenkins" procede del éxito en la comparecencia del capitán Robert Jenkins en el Parlamento británico, en la que dio testimonio de las crueldades cometidas por los guardacostas españoles contra las embarcaciones con pabellón británico[1]. De acuerdo con la tradición, el momento culminante de la intervención parlamentaria fue la denuncia de la vejación sufrida a manos de los españoles, puesto que le fue amputada una oreja, práctica usual de "piratas". Este hecho provocó la indignación de los parlamentarios y de la opinión pública inglesa, lo que sumió a una buena parte de la

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[1] El Mercurio. Agosto. 1739. pág. 102-103. El Mercurio. Marzo. 1739. pág. 93-95. El capitán mostró una oreja que le había sido amputada por los marinos de S.M. Católica. Aquello provocó la indignación de los parlamentarios y de la opinión pública inglesa. Hubo publicaciones provocativas en ambos reinos. Estos son algunos ejemplos publicados en el Mercurio Histórico y Político Español: El "Examen de las aprehensiones vulgares, contra la convención y tratados con España" relata, entre otras cosas, algunas de las crueldades que se estaban produciendo en esta fase de pre-guerra, y así, de esta forma, se describen algunos casos horribles de torturas y tormentos: es este el caso de una capitán inglés, que tras apresar una embarcación española, deja a sus tripulantes dos días sin comer, para finalmente, cortar la nariz y las orejas de uno de ellos y, a fuerza de cuchillo, hacérselas tragar. En Londres se organizaba un baile de máscaras en la plaza del Heno, el 21 de febrero de 1739, y allí se dio una de estas provocaciones populares: al parecer, habiendo comenzado el baile, se vio entrar a un invitado enmascarado vestido a la española ricamente adornado, con una especie de estrella en el pecho, cuyas puntas, según describe el Mercurio, estaban teñidas de sangre, portando encima una oreja pintada, con el mote Jenkins. En el lugar del listón, el disfrazado tenía, en lugar de cordón, una gran soga, echada sobre la espalda. En el sombrero llevaba escrito "el caballero de la oreja" y marchaba fanfarroneando, llevando tras de sí otras máscaras disfrazadas de marineros ingleses, los que mostraban mucho temor y sumisión, a la vez que se arrodillaban ante el español, quien con aire amenazante, y con la soga en la mano, les hacía volverse azotándoles con la cuerda en cuestión. Inmediatamente aparecieron otros disfrazados de marineros ingleses, que parecían haberse vengado del caballero español, portando a su alrededor orejas sangrientas con estos motes: "oreja por oreja". Algunos llevaban sobre sus sombreros la inscripción: "no hay que escudriñar en donde no hay comercio". Todas estas provocaciones ocurrían mientras se esperaba que se cumpliese lo acordado en la Convención del Pardo.

monarquía británica en un ambiente claramente belicista y de repulsa hacia los "malos tratos" que estaban recibiendo algunos comerciantes ingleses en las colonias españolas[2].

Los británicos venían mostrando sus quejas desde hacía años en relación a la obstrucción de lo que ellos entendían como su *legítimo comercio* en América. Según el gobierno de Robert Walpole, sólo entre 1713 y 1731, los guardacostas españoles habían confiscado ilegalmente más de 180 barcos ingleses, y la suma siguió incrementándose en los años posteriores[3]. En cualquier caso, no resultaban novedosos aquellos hechos, ya que desde que el Nuevo Mundo pasó a formar parte del territorio conocido, las enemistades y las diferencias entre ambas Coronas fueron habituales en aquellas latitudes.

La primera intervención de los navegantes británicos en aguas del Caribe tuvo lugar tras un periodo de continuo comercio entre los dos reinos. Éste se desarrolló durante varias décadas de una manera amistosa y pacífica, pero antes de 1550, estos negocios ya se habían agriado y de vez en cuando eran agresivos, lo que tuvo como resultado un aumento de las tensiones políticas y religiosas de entonces. La principal consecuencia de aquellos inicios amistosos fue que los británicos tuvieran la oportunidad de adquirir información suficiente sobre las rutas y el comercio transatlántico, comenzando pronto a querer participar en él. Todo este proceso derivó en una enemistad manifiesta[4].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

---

[2] Algunos de los autores más destacados que se han interesado por el conflicto son: Becker, Jerónimo. *España e Inglaterra: sus relaciones políticas desde las paces de Utrech.* Ambrosio Pérez y Compañía. Madrid. 1907. Bethencourt Massieu, A. *Relaciones de España bajo Felipe V (1729-1739).* A.E.H.M.- 1998. Black, J. *Britain in the age of Walpole*. Macmillan Publishers. Londres. 1984. Jover Zamora, J. María. *Política mediterránea y política atlántica en la España de Feijoo*. Cuadernos de la Cátedra Feijoo. Oviedo. 1956. Molina Cortón, J. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Regional de Extremadura. Mérida. 2003. Temperley, Harold .*The causes of the war of Jenkins´ear, 1739*" TRHS. 1909. Woodfine, P. *Britania´s Glories: The walpole Minisstry and the 1739 War with Spain*"The Boidell Press. 1998. Maclachlan, J.O. *Trade and Peace with old Spain, 1667-1750: a study of the inflence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the eighteenth century*. Cambridge, 1940. Pares, R. *War and trade in the west indies 1730-1763*, Oxford, 1936. Zapatero, J.M. *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII*. Servicio Histórico y museo del ejército. Madrid. 1990.

[3] Kamen, Henry. *El Rey que reinó dos veces*, Temas de hoy, Madrid, 2000, pág. 250.

[4] No hay duda de que los sucesos y los conflictos de los años treinta y cuarenta del siglo XVI, anunciaron la futura época de agresivo comercio que había de caracterizar las intrusiones en el Caribe de John Hawkins, así como la abierta hostilidad durante la larga guerra de los corsarios, tradicionalmente conocida como la época de Drake.

El número de navíos británicos en el Caribe entre 1596 y 1604 alcanzó los ochenta y dos, un poco más que en la época anterior[5]. La actividad más extendida siguió siendo el apresamiento de buques mercantes españoles, y muchos de los que participaron como armadores y capitanes adquirieron durante este periodo una gran experiencia como marinos de guerra[6]. La principal consecuencia fue que los ingleses lograran interrumpir en varias ocasiones el ritmo del transporte ultramarino de los puertos de Cartagena, La Habana y Santo Domingo, lo que contribuyó a poner en tela de juicio la vulnerabilidad militar de la Monarquía Hispánica, especialmente en el mar y en las Indias Occidentales, además de debilitar su comercio colonial.

Las relaciones conflictivas entre España e Inglaterra, circunscritas al continente americano, se vieron agravadas a mitad del siglo XVII, cuando los británicos

---

Bradley. P. *Navegantes Británicos*. Madrid.1992. Mapfre pág. 34. Tras una primera incursión de John Rut en 1527 se producirían los cuatro viajes de Hawkins que, tras su derrota en San Juan de Ulúa en 1569, dejó libres aquellas aguas hasta principios del siglo XVII de barcos cuyo único interés fuese el comercial. Pero la época de Hawkins cedió el paso a un nuevo periodo de saqueo y piratería que constituyó una guerra de represalias nunca declarada, pues los que se hicieron a la mar durante esta época nunca tuvieron la intención de comerciar. "En la mayoría de los casos sólo existe una documentación mínima, pero aparentemente hubo 13 ó 14 viajes, y tal vez otros de los que no queda ningún testimonio, motivados por un enconado rencor contra España". El único interés de estos viajes era la esperanza de saquear los puertos y navíos españoles en las Antillas. El principal exponente de este periodo fue Drake, quien realizó operaciones en los años 1570-78. También, entre los años 1576-77, John Oxenham asaltó barcos y pueblos en el istmo, además de atravesarlo hasta el Mar del Sur, confirmando los peores temores con respecto a la futura seguridad de la región. Durante la Guerra de los Corsarios (1585-1604), se recrudecieron las acciones bélicas en el Caribe. Cuando Drake volvió a esas aguas ya lo hizo como héroe nacional, y con el tratamiento de Sir Francis, consecuencia de haber sido armado Caballero en 1581, tras circunvalar el globo. "En instrucciones fechadas el 1 de julio de 1585, se le ordenó dirigirse a la Península Ibérica para liberar a los barcos ingleses embargados allí. En cuanto a las Antillas, puede que hubiera instrucciones secretas que todavía no han salido a la luz, pero ciertamente circulaban rumores sobre un proyecto para saquear La Habana y, si fuera defendible, dejar allí una compañía de soldados. En realidad, es seguro que la intención era solamente establecer una base provisional en una bahía donde se pudiera resguardar la flota y organizar asaltos contra navíos y puertos españoles, con lo que, tras las fases anteriores de reconocimiento, comercio y no declarada guerra de represalias, la vuelta de Drake tenía por motivo principal navegar en corso y adueñarse de las presas que pudiera". Se le encomendó la flota extranjera más poderosa que hasta entonces hubiese zarpado hacia el Caribe, compuesta de 25 navíos, con una dotación de 2.300 hombres". Posteriormente, y tras el fracaso español en su intento de invasión de Inglaterra en 1588, para el periodo transcurrido hasta 1595, existen datos sobre 36 expediciones o 77 viajes de navíos individuales (hay una lista de las expediciones, con notas sobre los armadores, navíos y el corso en general, en K.R. Andrews, *English Privatering voyages to the West Indies (1588-1595)*, Hukluit Society, 2ª serie, vol. 111, Cambridge, 1959, y en *Elizabethan privateering: English privateering during the Spanish war (1585-1603)*, Cambridge, 1964). Más tarde, de nuevo Drake y Hawkins realizaron nuevas incursiones en América y, tras el plan ideado en 1594 para cruzar el istmo, en 1595 y 1596, se preparó otra expedición que puso en cuestión la madera de héroe de Drake, "ya que fue motivo de desencanto desde el principio hasta el fin, rematada además por la muerte de sus dos jefes"[4]. Algunos críticos, explica P. Bradley, han escogido la fácil opción de atribuir su fracaso a la política española de reforzar sus defensas en las Antillas. Explica el autor que, en San Juan y en el Istmo de Panamá, los ingleses fueron rechazados por medidas defensivas recién adoptadas, previo aviso de un próximo asalto. En parte, esto sólo ocurrió debido a errores de mando. "Ni la desilusión producida por el triste resultado de la última expedición de Drake y Hawkins, ni las desagradables noticias sobre nuevas defensas españolas terrestres y marítimas, hicieron disminuir el número de intrusiones por parte de navegantes británicos a partir de 1596. Op. Cit. Bradley. P. *Navegantes Británicos...*, pág. 90.

[5] Andrews. K.R. "English voyages to the Caribbean (1594-1604)". William and Mary Quarterly, 31, 1974. págs. 234-254. Es una lista comentada.

[6] Op. Cit. Bradley. P. *Navegantes Británicos...*, pág. 91.

consiguieron asentarse con bases propias en el Caribe[7]. Además, ya en esta centuria, tanto franceses como holandeses no dejaron de navegar con similares intenciones, produciéndose lo que se ha denominado *invasión comercial de América*[8].

---

[7] Este mar llegó a ser un centro de la actividad colonizadora en los primeros años del siglo mencionado, cuando intentaron establecer colonias agrícolas permanentes en las costas del norte de Sudamérica. Se inició este proceso por Leigh en las orillas del Bajo Amazonas en 1606 y, en 1609, Robert Harcourt hizo otro intento de colonizar la zona. "Cuando entre 1611 y 1612 los españoles lanzaron un decidido asalto sobre el comercio ilegal de tabaco en Trinidad y Venezuela, se revivió el interés inglés por crear colonias tabacaleras en la región amazónica". McFarlane. A. *El Reino Unido y América: la época colonial*. Editorial Mapfre. Madrid. 1992. pág. 62. Durante la década siguiente se continuó organizando proyectos por parte de los ingleses e irlandeses: en 1616 Raleigh hizo un último intento de encontrar las riquezas que habían imaginado en algún lugar de la Guayana. En 1619, Roger North, obtuvo el consentimiento para incorporar una compañía dedicada al comercio y colonización del delta del Amazonas, compañía suprimida en 1620 en previsión del cuidado de las buenas relaciones existentes en aquel momento con España. Pese a todo, poco a poco y, fuera de la zona de influencia española, los comerciantes e inversionistas ingleses trataron de crear colonias cuyos productos complementarían a los de España y, proporcionarían a Inglaterra algunas riquezas de las Indias. En 1625, sir William Courten anexionó formalmente Barbados y, de forma inmediata se consiguieron algunas plazas más: Santa Cruz en las Islas Vírgenes en 1625 y, entre 1628 y 1632 los ingleses se extendieron desde San Cristóbal hasta Montserrat, pasando por Nevis y Antigua. Op. Cit. McFarlane. A. *El Reino Unido y América: la época colonial...*, págs. 62-63.

[8] Céspedes del Castillo. G. 1983. pág. 257. En Castilla, el deseo de sus monarcas por hacer del comercio con sus territorios ultramarinos un rígido monopolio nacional resultó evidente desde el principio, persistiendo hasta el último instante. La legislación lo estableció, lo mantuvo como principio inflexible y trató de reinstaurarlo cuando éste se debilitó. "Pero ello no debe hacernos olvidar que ese monopolio tuvo una vigencia histórica muy fugaz, y que, además, no fue colonial hasta que así se intentó organizar desde mediados del siglo XVIII, pero nunca antes". Op. Cit. Davis. R. *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización....*, p. 184-185. Respecto al contrabando y a la piratería, con la relativa excepción de Brasil, los primeros asentamientos ibéricos en América vivieron en paz, protegidos de la rapacidad de los europeos por la distancia y por su propia insignificancia inicial. Pero tan pronto como empezaron a alimentar un tráfico regular y valioso, acudieron en busca de una parte del beneficio corsarios, piratas y contrabandistas. Los marinos y contrabandistas extranjeros pretendieron conocer esas rutas, compartirlas con los españoles y lucrarse igual que estos, aspecto que la Corona contempló siempre como contrabando ilegal, persiguiendo cuanto pudo y sin contemplaciones todas estas acciones. La historia de la América española durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII se puede escribir desde el punto de vista de México y Perú. Op. Cit. Davis. R. *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización...*, pág. 185. La colonia azucarera de La Española, la fortaleza de La Habana donde se reunían los convoyes, la pesca de perlas de la isla Margarita, la pequeña factoría comercial del río de la Plata, y tal vez, hasta los valles auríferos de Colombia, eran todos ellos secundarios, debido a su poco peso en la economía imperial, además de contar con una escasa población y, salvo donde entraba en juego la defensa de los convoyes, estaban desatendidos. "No obstante, desde el final del siglo XVII la historia cambia; estas zonas empiezan a florecer, a atraer a plantadores y traficantes, capital y esclavos y una burocracia reforzada; entran en la economía atlántica de manera importante, suministrando grandes cantidades de sus productos a Europa. Ya no se puede considerar como algo homogéneo el enorme continente latinoamericano, donde se desarrollan diversas economías". Op. Cit. Davis. R. *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización...*, pág. 185-186. Todos estos asentamientos carecían de protección y fueron atacados por bucaneros y corsarios la mayor parte del siglo XVI. Aunque el corso, protegido según la coyuntura por los gobiernos, y que se había desarrollado fundamentalmente durante las Guerras de Religión del siglo XVI, fue desapareciendo gradualmente, dejó una herencia de piratería declarada. Esta recibió un poderoso refuerzo en la década de 1640, en parte debido a los esfuerzos de la Monarquía Hispánica por limpiar algunas islas de bucaneros, que vivían del ganado salvaje en los más remotos parajes. Esta limpieza empujó a muchos de ellos al mar, y los nuevos asentamientos holandeses, ingleses y franceses de Curaçao, Jamaica y Santo Domingo les ofrecieron mercados seguros para el botín. Atrapaban barcos pequeños de cabotaje, saqueaban pueblos y plantaciones aisladas, haciendo verdaderamente peligroso el comercio y la agricultura en El Caribe. "A la larga, obstaculizaron seriamente el comercio inglés y francés, y esto condujo a que se les cerrasen las bases en la década de 1680. Desprovistos de salidas para su botín habitual, declinaron rápidamente y un cierto orden y estabilidad volvió al Caribe. Una vez que esto se hubo conseguido, las plantaciones españolas pudieron florecer en las islas y a lo largo de las costas". Op. Cit. Davis. R. *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización...*, pág. 187. Puerto Rico y, sobre todo Cuba, se convirtieron después de mediados de siglo en los mayores productores de azúcar, abasteciendo no sólo a España, sino también, a través de Barcelona, a otros mercados mediterráneos. Otro producto de gran exportación fue el cacao, que aparte de México, pronto se extendió por Venezuela y Colombia en el siglo XVIII. Pero estos solamente eran los productos más importantes de exportación a Europa, pudiendo destacar también la producción de añil, algodón, café, tintes y drogas. Pérez Cantó M, *"El comercio trasatlántico: solución y problema. (siglo XVII y XVIII)"*. En VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998. pág. 1739. Los reformadores políticos o los economistas del siglo XVII y XVIII tuvieron

Debido a la situación política europea, la Corona británica y la hispánica se encontraron en el terreno militar en un periodo de guerra abierta durante los años 1625 y 1630: por una parte España se involucraría, a través de la cuestión alemana, en la Guerra de los Treinta Años, mientras que Inglaterra tomaba como estandarte de su política la restitución del Palatinado[9]. A partir de 1627 se reiniciaran los contactos entre ambas Coronas encaminados a la búsqueda de una solución al conflicto. Finalmente, el 15 de noviembre de 1630, Cottington, en representación de Inglaterra, y Olivares por parte española, firmaban en Madrid el "Tratado de Paz, Confederación y Comercio" que ponía fin temporalmente al conflicto anglo-español[10].

Dejando a un lado las repercusiones políticas y económicas que tuvo la paz firmada en Europa en 1648, conviene centrarse en las consecuencias e implicaciones comerciales que tuvo dicho tratado en América. El tema del comercio ya supuso un

---

siempre presente los aspectos del comercio colonial, tratando de responsabilizarlo de la decadencia de la Monarquía o, fundamentando en él cualquier recuperación económica y política. María Pilar Pérez Cantó concluye que, no obstante, "el comercio en general y el transatlántico en especial, fueron presentados por la economía política de los siglos XVII y XVIII como una actividad positiva de la que se derivaban todo tipo de aspectos beneficiosos para el que la practicaba, siendo así que sólo representaba un problema para aquellas monarquías que se veían privadas de él por sus competidores o enemigos". Oliva Melgar. J.M, "Realidad y ficción en el monopolio de Indias: una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII", en Manuscritos, 14, 1996, págs. 321-355. La economía hispana comenzó a decaer ya desde el siglo XVI, debido en parte a la llegada de los metales preciosos americanos y los efectos secundarios derivados de este proceso. Una parte importante de las explicaciones que hoy tenemos para la crisis del siglo XVII hacen referencia al comercio, y la carencia de éste ocupa un lugar destacado. Op. Cit. Pérez Cantó, M. "*El comercio trasatlántico: solución y problema ...*, pág. 1740. "Bastaría un repaso a la biblioteca de los economistas españoles de los siglos XVI y XVII o a los catálogos de manuscritos sobre América de nuestros fondos más reputados para, sólo a través de los enunciados, percatarnos del papel estelar adjudicado al comercio por los autores de memoriales, arbitrios o proyectos". Op. Cit. Pérez Cantó, M. "*El comercio trasatlántico: solución y problema ...*, pág. 1750. El comercio transatlántico fue directamente responsable de la presencia del mundo colonial en las relaciones interestatales, lo que se hizo patente en el Tratado de Utrecht de 1713-14. El conflicto sucesorio español provocó una crisis en la que quedaron insertas la mayor parte de las potencias coloniales europeas. A partir de ahora se entremezclarían los intereses dinásticos con los intereses comerciales.

[9] Sobre el conflicto anglo-hispano de 1625-1630 las referencias son muy numerosas: J. Alcalá Zamora y Queipó del Llano, *España, Flandes y el Mar del Norte*, 1618-1639, Barcelona, 1975, págs. 222-225; R. Ródenas Vilar, *La política europea de España durante la Guerra de los Treinta años, 1624-1630*, Madrid, 1967, págs. 63-66; J.L Reeve, *Charles I and the road to personal rule*, Cambridge, 1989, págs. 229-31; S.L Adams, "Spain or the Netherlands? The dilemas of Early Stuart Foreign Policy" en H. Tomlinson (ed) Before the English Civil War, Londres, 1983, pág. 85; R. Lockier, Buckingham. *The life and political Carrer of George Villiers*, firs Duke of Buckangham, 1592-1628, Londres y Nueva York, 1981, págs. 192,210,247,346-49; F.C Dietz, English Public Finance, 1558-1641, Londres, 1932. II, 216-22; F. Tomás y Valiente, "El gobierno de la monarquía y la administración de los Reinos en la España del siglo XVII", en Menéndez Pidal (ed), Historia de España, vol. XXV, págs. 33-34; J.S Corbet, *England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the straits*, 1603-1713, 2 vols, Londres, 1904, vol I, págs. 151, 157-63; J. H Elliot, "Spain and the War" en G. Parker, The Thirty Year´s War, Londres, 1984, pág. 103.

[10] La publicación del tratado no se produciría hasta el 15 de diciembre. P. Sanz Camañes, "El tratado Hispano-Inglés de paz confederación y comercio de 1630. Repercusiones políticas en Europa e implicaciones económicas en América", en VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998. pág. 1820.

duro escollo que superar a lo largo de las negociaciones. Si en el primer borrador del nuevo tratado ambos países habían declarado el libre comercio como había sido habitual antes de 1575, posteriormente, desde Madrid se pretendió eliminar ambigüedades del tratado de 1604 y la omisión a América en el escrito final no dejó de crear tensiones entre ambos países, así como cierta rivalidad comercial en las Indias Occidentales[11]. El silencio en relación a América significaba para los españoles la exclusiva posesión, mientras que para los ingleses, este silencio americano no implicaba acuerdo respecto al monopolio hispano en sus colonias. Finalmente, el tratado fue firmado conforme al de Londres de 1604[12]. En opinión de Porfirio Sanz, el tratado terminó sin clarificar la situación inglesa en América, además de silenciar las actividades contrabandistas británicas en aguas de las Indias Occidentales[13], por lo que para modificaciones sustanciales fue necesario esperar a la firma de los tratados de 1670 y 1680[14]. La interpretación opuesta por parte de las dos Coronas de estos dos últimos tratados se convertiría en un punto de fricción en los años previos al conflicto de la Oreja de Jenkins.

Inglaterra y España acordaron, mediante el Tratado de 1670, terminar sus guerras de represalias. Explica A. McFarlane que esto no eliminó completamente a los bucaneros, que continuaron siendo usados como un instrumento de guerra por las potencias en pugna, y sus depredaciones piráticas sólo fueron detenidas cuando estas

[11] F.G Davenport, European treatis bearing on the history of the United States and it dependencies, 4 vols, Washington, 1917-1973, vol I, pág. 256.
[12] Op. Cit. A. MacFarlen, *Anglo Spanish Relations, 1625-1660…*, págs. 171 y 200-216.
[13] Op. Cit. McFarlane. A. *El Reino Unido y América: la época colonial...,* Acto seguido fue Cronwell quien concedió un interés especial al comercio en el Caribe. El avance de Cromwell comenzó con un ataque a La Hispaniola en 1654, aunque fracasó. Las fuerzas de Cromwell sólo lograron capturar la pobre y escasamente poblada, por aquel entonces, Jamaica, isla que se negó a devolver posteriormente Carlos II. Este enclave llegó a ser con el tiempo una base primordial en los intereses estratégicos de los ingleses en América y, por supuesto, durante el conflicto de 1739. Éste fue el principal punto de fricción en América entre las dos potencias, es decir, las continuas penetraciones de los británicos en un territorio que la Monarquía Hispánica entendió siempre como exclusivo. En 1668, Morgan golpeó Portobelo, en 1669 planeó atacar Cartagena de Indias y finalmente se dirigió a Maracaibo, donde hizo una violenta incursión. Posteriormente, en 1670 atacó el Río del Hacha y Santa Marta, y cruzó el istmo para atacar Panamá.
[14] Op.Cit. P. Sanz Camañes. "El tratado Hispano-Inglés de paz ..., pág. 1827-28.

potencias lo consideraron más una molestia que una ventaja[15]. Pero gracias a sus incursiones, a finales del siglo XVII, "la posición inglesa en el Caribe era segura, atrincherada en una serie de islas de las que Jamaica iba a ser la más importante, desde las que se podía dirigir un creciente intercambio de contrabando con Hispanoamérica y que podían desarrollarse como economías de plantación productoras de azúcar para el mercado europeo". Posteriormente, después de una década de feroz acoso por parte de los bucaneros, España aceptó oficialmente lo que siempre había rechazado, "el derecho inglés a la soberanía de las tierras y las islas que ellos mantuvieron en América[16]". En realidad, España había hecho numerosas concesiones sobre los derechos de exclusividad del comercio en las Indias Occidentales a lo largo de los reinados de Felipe IV y Carlos II. Incluso desde mucho antes, el comercio británico comenzó a incrementarse debido en parte a una más que notoria presencia de sus embarcaciones en América, y a una estrategia económica que procedía mucho más del ámbito privado que del entorno del Estado[17].

Universitat d'Alacant

[15] Op. Cit. McFarlane. A. *El Reino Unido y América: la época colonial...*, pág. 105-107. La única posibilidad de ganar dinero en el Caribe para los británicos fue la de robar a los españoles, así lo explicó sir Richard White al Consejo de Indias de España en 1671, lo que provocó la generalización en aquellas aguas de los corsarios, bucaneros y filibusteros. "Aun cuando fueron oficialmente autorizados para piratear, tal piratería fue fundamentalmente una empresa de tipo privado, comparable a las entradas y cabalgadas de los conquistadores españoles en territorios desconocidos a principios del siglo XVI. Los corsarios reclutaban hombres de los diferentes grupos sociales, contándose desde caballeros, aventureros, plantadores y comerciantes empobrecidos, hasta marineros de bajo nivel, sirvientes y a los bucaneros medio salvajes de las islas. Al igual que los conquistadores, estos hombres iban en busca de botín, se organizaban en bases militares que tenían la duración de una expedición bajo un líder particular, y estaba de acuerdo en compartir los despojos según las reglas dispuestas de antemano, con primas al valor y una compensación por lesiones. Y, como los conquistadores, siempre podían justificar la búsqueda personal de la riqueza y gloria con el pretexto de luchar por una causa nacional. Aquí termina la similitud, ya que los corsarios con frecuencia carecían de la lealtad formal hacia la potencia para que luchaban, ni discriminaban demasiado entre los que servían, pues estaban más preocupados por el pillaje que por la conquista. De todos modos, los corsarios y bucaneros europeos del siglo XVII sí tenían algo en que compararse con los conquistadores españoles del siglo anterior, pues, como estos últimos, ellos no pertenecían a una soldadesca formal organizada por el Estado, sino a grupos de aventureros que, en su búsqueda personal de botín, podían ser movilizados por razones de Estado".

[16] Op. Cit. McFarlane. A. *El Reino Unido y América: la época colonial...*, pág. 108-109.

[17] Howarth. D. *British Sea Power*. New York. Carrol and Graf Publishers. 1974. pág. 225. "On the last day of the seventeenth century, a small naval ship called the Paramour. She was a portent of the century to come: for she was commanded not by a naval officer, but by Dr. Edmund Haley, a well-known astronomer. And in the history of the century which was just beginning, the dichotomi can first be seen which was the merit of British power on the sea. The ship of the Royal Navy were put two uses which seem opposed in philosophical intent: one, to smash and wreck the almost identical ships of other nations, and two, to search for knowledge". "La organización de las colonias por sociedades anónimas dio a los primeros proyectos de colonización de principios de siglo XVII un marcado carácter comercial, asociado con ideas de ganancia mercantil y a la expansión del comercio ultramarino de la metrópoli. Como la sociedad anónima fue un agente de la Corona, autogobernado y autofinanciado, su empleo en empresas de colonización fue también para fomentar una forma de gobierno colonial en la que el Estado inglés tuvo sólo un papel

1.1.- La Guerra de Sucesión marca un antes y un después

De gran importancia para el comercio en las Indias fue el conflicto sucesorio español, debido a la gran variedad de intereses contrapuestos que se hallaron en juego[18]. Para Inglaterra, entre otras cosas, primó la seguridad de sus fronteras ante una posible expansión francesa y, sobre todo, resultaron decisivos sus intereses comerciales y coloniales, fundamentalmente en América. Los Tratados de Utrecht en 1713 y Raastad en 1714 supusieron, entre otras cosas, la accesibilidad de los comerciantes ingleses a los territorios americanos españoles. En palabras de José M. Jover Zamora, "este conjunto

---

secundario". Pierce Higgins. A. *The Growth of International Law- Maritime Rights and Colonial Titles (1648-1763)* en "The Cambridge History of the British Empire", Ed. By Holland Rose, Cambridge, 1929. I, pág. 558. Una vez comenzado el siglo XVIII Inglaterra había desbancado completamente a Holanda en el panorama económico mundial y, en cuanto a potencial naval se refiere, había desplazado a un segundo orden tanto a Francia como a España. En la medida en que el siglo avanzó su poderío militar, centrado en el mar fundamentalmente por su condición de isla, aumentó sin cesar. Feliciano Ramos, citando a A. Pearce Higgins, establece que el aumento de los navíos ingleses en el siglo XVIII no tuvo precedentes, pasando de 121 barcos de línea y de 105 naves menores en 1721 a 174 de línea y 294 menores en 1783. Feliciano Ramos. Héctor R. *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México. Sevilla.* Excma. Diputación Provincial de Sevilla. 1990. pág. 24. Además, establece unas comparaciones muy interesantes que permiten explicar la predominante situación militar de Inglaterra en el mar: Francia, en su momento de mayor poderío naval del siglo XVIII, tan sólo contó con 81 buques de línea, mientras que España, tras la Guerra de Sucesión y los continuos desastres militares que sufrió a lo largo de la centuria, contó en 1737 con 37 navíos de línea, 58 en 1774 y 72 algunos años más tarde, pese a los constantes esfuerzos por aumentar la flota por parte de Patiño en un principio y posteriormente por parte de Cenón de Somodevilla. Cole. G.D.H. *Introducción a la historia económica (1750-1950),* México, Fondo de Cultura Económica, 1973, pág. 30. En relación con el crecimiento de la flota inglesa habría que explicar el continuo desarrollo que este Estado experimenta durante gran parte de los siglos XVII y XVIII, siempre ligado a los intereses comerciales, los que pronto acabaron influyendo en la administración y vida política del país. Las leyes de Navegación de 1651 y de 1660 fueron, en parte, responsables de este proceso. Durante todo el siglo XVIII la flota mercante no paró de crecer, y constantemente se realizaron mejoras de cierta relevancia en el transporte fluvial y terrestre. Op. Cit. Feliciano Ramos. Héctor R. *El contrabando inglés en el Caribe..., pág*. 26. La marina mercante inglesa aumentó de 3.300 barcos en 1702 a 8.100 en 1764, y aumentaron la capacidad de carga de este comercio de 220.000 a 695.000 toneladas. Davis. R. *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización*. Madrid. 1988. Siglo XXI. págs. 336-337. América, sobre todo la española, Irlanda, África y el Lejano Oriente, se fueron convirtiendo para Inglaterra en una gran fuente de suministros de materias primas y en grandes mercados para sus productos. El desarrollo de las colonias dio también a muchas industrias la posibilidad de aumentar la producción, además, debemos destacar que, la industria inglesa no tenía solamente el mercado británico antillano, sino un mercado norteamericano mucho más grande que aumentaba su poder adquisitivo vendiendo provisiones a través del Caribe a las colonias francesas, holandesas y españolas. Op. Cit. Merino Navarro. J. P. *La armada española en el siglo XVIII...*, pág. 84. Para más información al respecto se puede consultar: Black. J. *The British Seaborne Empire*. London. Yale University Press. 2004. McFarlane. A. *El Reino Unido y América: la época colonial.* Jones. J.R. *Britain and the World (1615-1815).* Jover Zamora. J.M. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX*, etc.

[18] Op. Cit. Black. J. *La Europa del siglo XVIII 1700-1789...*, pág. 343.

de tratados, concluidos según principios de inspiración inglesa, se tradujo en la realidad político-internacional de Europa, en una clara hegemonía de Inglaterra[19]". Esta hegemonía descansó sobre un fundamento: "la contraposición de poderes antagónicos, siendo ejercida a través de un sistema de barreras y de control vigilante, sobre un conjunto de puntos neurálgicos en la red europea de comunicaciones marítimas[20]". Este concepto significó fundamentalmente "la posibilidad de utilización de las grandes rutas vitales del comercio mundial". Esta actividad económica, una de las principales preocupaciones de la sociedad inglesa del siglo XVIII, fue la realidad que otorgó significado a la expresión genérica "hegemonía". Puede afirmarse "que la ordenación del continente llevada a cabo por Gran Bretaña con motivo de la conclusión de la Guerra de Sucesión, tuvo en la mentalidad de sus inspiradores, un valor puramente mediato, en función del último designio perseguido por el gobierno y por la diplomacia inglesa: la primacía en el campo de los grandes mercados mundiales, en provecho de los armadores, banqueros y comerciantes del pueblo y del Estado británicos[21]". Aunque por lo que respecta al negocio de América, Francia y España habían desarrollado un importante comercio entre ellas durante la Guerra de Sucesión; "el de Gran Bretaña con España por el contrario, quedó deteriorado e interrumpido durante aquel periodo[22]". Estas dificultades hicieron que las manufacturas de lana inglesas perdiesen valor de manera progresiva, por lo que Francia tuvo ocasión de comerciar con las suyas, mandando a España un número mucho mayor de ellas. "Este nuevo comercio, por la frecuencia y por lo dilatado de la guerra, echó tan profundas raíces que muchos ramos

[19] Op. Cit. Jover Zamora. J.M. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX*..., pág. 27.
[20] Muret. *La preponderancia inglesa (1715-1763).* Versión castellana del vol. XI de la colección *Peuples et Civilisations*. México. 1944. Vid. Espec. I.I. cap. I.: *La preponderancia inglesa y los tratados de Utrecht*.
[21] Op. Cit. Jover Zamora. J.M. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX*..., pág. 34.
[22] El Mercurio. Febrero. 1738. págs. 112-113.

de nuestras manufacturas hasta hoy día se resienten," manifestaron los ingleses en el año de 1738[23].

La política planteada en Europa por parte de Felipe V a partir de entonces estuvo encaminada a aminorar las consecuencias de lo acordado en los tratados de paz de 1713 y 1714, pero los acuerdos de Utrecht no harían más que empeorar la situación. Durante los primeros años del siglo XVIII las relaciones anglo-españolas oscilaron entre los acuerdos y los desacuerdos. "El gobierno británico adoptó actitudes fluctuantes: moderado, incluso conciliador, si sus afanes comerciales se veían satisfechos; agresivo y amenazante si no era así. España adoptaría igualmente un comportamiento pendular que se hizo más visible durante la gestión de Patiño[24]".

El periodo que comprende los años 1727 y 1732 representó un empeoramiento notable de las relaciones entre las dos monarquías. J. R. Jones entiende que el renovado Pacto de Familia entre los Borbones en 1733 se tradujo en una alianza intencionada antibritánica, sino más bien fue el final de un periodo en el que el Cardenal Fleury no consideraba imprescindible la cooperación con Inglaterra. Este pacto sí que fue entendido por la oposición inglesa y por el mundo de la prensa como peligroso y, desafortunadamente, coincidió con un agravamiento de las cuestiones comerciales entre las potencias europeas, debido a las consideradas "*malas prácticas*" puestas en marcha en España para luchar contra el comercio ilícito. Los mercaderes británicos, de forma errónea, entendieron que los franceses estaban animando a los españoles a capturar presas inglesas[25].

En realidad, Patiño realizó mejoras en la Armada y pretendió resolver el problema del contrabando en América, lo que derivó en un aumento de presas realizadas por los

[23] El Mercurio. 1738. págs. 112-113.
[24] Ozanam. D. "La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI" en *Historia de España* de M. Pidal. Vol. XXIX. Madrid. 1985.
[25] Jones. J.R. *Britain and the World (1615-1815).* Brighton. 1980. The Harvester Press. pág. 196.

buques de la Corona española, aumentando de forma considerable las protestas de Londres. Aquellos momentos de malas relaciones se beneficiaron de la situación coyuntural procedente de la firma del Tratado de Viena de 1731, produciéndose un acercamiento entre ambas Cortes, propiciando en 1732 la firma de un acuerdo entre Keene y Patiño que pretendió restablecer la tranquilidad en las Indias Occidentales: "ambos Estados repararían los daños sufridos por los súbditos respectivos; el comercio lícito y la navegación inglesa a sus colonias se desarrollarían libremente; y los gobernantes españoles deberían exigir a los guardacostas una fianza con la que poder responder a posibles indemnizaciones por presas improcedentes[26]".

2.- Las pretensiones británicas en América como principal causa del conflicto

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

La principal característica del imperio español en las Indias Occidentales a principios del siglo XVIII era su discontinuidad geográfica. Estos núcleos de población aparecían dispersos sobre una extensión inmensa. Un territorio que alcanzaba desde el Cabo de Hornos a los desiertos del norte de México, y del Atlántico al Pacífico. Repartidos de forma aleatoria sobre este conjunto de tierras, los poblamientos hispanos aparecían separados entre sí por un conjunto de selvas, cordilleras, desiertos, mares y establecimientos enemigos. "Entre estos diversos núcleos del imperio español, organizados en virreinatos de distinta fisonomía, las comunicaciones eran difíciles y

[26] Molina Cortón. J. *Reformismo y Neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Junta de Extremadura. Mérida. 2003. pág. 84.

debían ser establecidas mediante la lucha con un medio geográfico de dimensiones sobrehumanas, tomando el adjetivo en su estricto significado[27]". Además, para los pobladores hispanos no prevaleció la implantación de factorías con miras al comercio, sino que persiguieron una repoblación de orden jurídico, político y cultural de la metrópoli, aunque sin desdeñar en ningún momento las actividades económicas. Como bien señala J.M Jover Zamora, mientras otros pueblos coloniales de la época, como fue el caso de Inglaterra, Holanda y Francia, concibieron sus establecimientos costeros en función de sus flotas y del tráfico que mantenían con ellos, para España lo sustancial no fue el tráfico en sí, sino la conquista, la población, la configuración y mantenimiento de unidades políticas continentales. Para ello, los barcos conservaron su estricta misión de medio de transporte y de defensa, al servicio de un objetivo superior: las provincias y los virreinatos españoles de las Indias Occidentales[28]". En este contexto destacó el Mar del Caribe, donde todos traficaban, navegaban y luchaban[29].

Aquellos enclaves antillanos generaron una actividad económica y militar preponderante en aquellas latitudes, por lo que fueron pretendidos por otras Coronas europeas, las que no cesaron en sus intentos por establecerse en alguna de sus pequeñas islas, para desde allí, poder participar en las riquezas que este espacio proporcionaba. Por este motivo, desde el momento en que los europeos llegaron a América, este mar se convirtió en una demarcación de continuos roces entre las potencias coloniales, las que buscaron un control efectivo de los enclaves comerciales a partir de dos posiciones bien diferenciadas: la Corona española trató de controlar las transacciones para que quedaran todas ellas monopolizadas, y el resto, que intentó tener parte en la repartición de unas materias primas abundantes en el Nuevo Mundo, a la vez que proveer a unos

[27] Op. Cit. Jover Zamora. J.M. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX...*, pág. 35.
[28] Op. Cit. Jover Zamora. J. M. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX...*, pág. 36.
[29] Céspedes del Castillo. "La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII". En Anuario de Estudios Americanos. T. IX. Sevilla. 1952. pág. 235.

asentamientos que España siempre fue incapaz de abastecer en su totalidad. Todo ello, coincidió a mediados del siglo XVIII con una creciente producción manufacturera en potencias como Francia, Inglaterra y Holanda, convirtiéndose América en el mejor mercado para los productos de unas naciones que comenzaban a tener una alta productividad, lo que les permitió disponer de excedentes para invadir los mercados americanos.

El caso más representativo fue el de Inglaterra, la que ya se encontraba en aquellos momentos a las puertas de lo que sería su revolución industrial. Esta situación económica británica, entre otros factores, determinó que en el país existiera, a principios del siglo XVIII, una ya vieja tradición contrabandista, agravada en América por la urgente necesidad de todo tipo de mercancías[30].

El que la monarquía hispánica se empeñase en controlar los mercados americanos debilitó su capacidad económica y militar e impidió que ésta pudiera ejercer un control efectivo del contrabando en sus territorios coloniales, llegando incluso a depender muchas veces de los mismos productos que pretendía bloquear para que no fuesen introducidos en América, importándolos de las mismas naciones con las que mantenía disputas comerciales. Además, los elevados impuestos que cobraban las autoridades españolas en América, encarecían todo tipo de artículo que entraba y salía por la vía legal[31], tasas que los contrabandistas extranjeros no pagaban, por lo que sus productos siempre fueron más baratos y, por lo tanto, más demandados[32]. Por si fuera

[30] Op. Cit. Feliciano Ramos. Héctor R. *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México...*, pág. 27.
[31] García del Pino, C. *El Obispo Cabezas Silvestre de Balboa y los contrabandistas de Manzanillo, "Revista de la Biblioteca Nacional José Martí". La Habana, Año 66, 3ª época, XVIII, (num. 2 mayo-agosto 1975), 16;* Jerónimo de Uztáriz, *Teórica y Práctica de Comercio y de Marina, en diferentes discursos, y calificados ejemplares que, con específicas providencias, se procuran adaptar a la monarquía española para su propia restauración, beneficio universal, y mayor fortaleza contra los émulos de la Corona Real, mediante la soberana protección del Rey nuestro Señor Don Phelipe V.* Madrid, 1742, edición facsimilar, Madrid, Aguilar, 1968, 2.
[32] Tratado General de Comercio, s.a., s.f., con anotación marginal que indica "L. Del S." XVIII, 178 vol.-179 en B.R.P., Ayala 1830.

poco, los ingleses llegaron a vender a crédito, lo que facilitó enormemente las transacciones comerciales[33].

Por consiguiente, se puede deducir que la política monopolista desarrollada por España favoreció en parte la aparición del comercio ilícito, y paradójica resultó la mejora que experimentaron algunas partes de América gracias en parte a este mercado fraudulento. Maria Jesús Arazola explica la contribución del comercio ilícito al decisivo despegue económico del Río de la Plata en el siglo XVIII, debido a que estas prácticas paliaron las consecuencias de una marginación y una fiscalidad que entorpecían el desarrollo de la zona. En este caso, señala la autora, que a una constante demanda insatisfecha se unieron los impuestos y los innumerables trámites para el cobro de los derechos reales, lo que alentó a la larga el procedimiento ilegal. Explicado por las características geográficas de la zona, totalmente alejada de las rutas convencionales del comercio, y por la buena predisposición de la población, "el contrabando puso las bases de lo que sería el más importante centro de negocios del Atlántico Sur en la segunda mitad del siglo XVIII, proporcionando experiencia a los mercaderes y creando las primeras fortunas[34]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Otro ejemplo claro de marginación territorial americana producto del sistema de flotas y de realización de ferias fue la península del Yucatán, y en concreto su puerto más importante, Campeche. En opinión de Manuel C. García Bernal, la zona pudo proveer a toda Europa de un producto de gran demanda, el palo tintóreo, en cambio, fue Inglaterra la que se benefició de su explotación: se surtió del palo necesario para sus

[33] Gregorio de Robles, *América a fines del siglo XVII*: *noticias de los lugares de contrabando*, texto de sus declaraciones, con presentación de Demetrio Ramos e introducción de Victor Tau Anzoategui, Valladolid, Seminario Americanista, Universidad de Valladolid, 1980, 30; Enriqueta Vila Vilar, *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1974, pág. 45; Ángel López Cantos, *Historia de Puerto Rico (1650-1700)*, Sevilla, Escuela de estudios Hispanoamericanos, 1975, págs. 257-260; Carlos Malamut, *El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII*, Quinto Centenario, Madrid, Departamento de Historia de América, Universidad Complutense, Num 1, 1981, pág. 48; Daniel Contreras, *Breve Historia de Guatemala*, Guatemala, Ministerio de Educación Pública, 1951, pág. 67.

[34] Arazola Corvera, M.J. "El contrabando en la ruta del Río de la Plata a mediados del siglo XVIII". En VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998. pág. 1375.

fábricas y abasteció al resto de Europa con el sobrante[35]. Tal fueron las ganancias que el Parlamento inglés "puso una especial aplicación en su cuidado para aumentarlo y sostenerlo[36]".

Pero también es en este siglo XVIII cuando los empeños de la monarquía hispánica por mejorar la administración de su imperio fueron superiores[37]. Toda una serie de medidas destinadas a reforzar las ya tradicionales fueron adoptadas con la finalidad de racionalizar la explotación de los territorios americanos, en beneficio de una economía hispánica que, después de la Guerra de Sucesión, se encontraba muy maltratada. Entre las medidas adoptadas podemos destacar la concesión de patentes de corso, la revitalización de los sistemas de resguardos y guardias flotantes, la formación de grupos de guardacostas reales, organización de nuevas compañías comerciales, y la vigilancia de las rutas de navegación[38]. Todas estas medidas, entre otras, fueron siempre desarrolladas en paralelo a un intensivo trabajo diplomático y toda una serie de esfuerzos militares, fundamentalmente de reestructuración y recuperación del poder naval, pieza fundamental para desarrollar y poner en práctica una política mercantilista acorde con el pensamiento económico de la época[39].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[35] García Bernal, M.C, "*El comercio de Campeche con España: del aislamiento a la integración (1700-1770)*". *En* VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998. pág. 1465.

[36] Navarro García, Luis, *La política americana de José de Gálvez*, según su "Discurso y reflexiones de un vasallo" (en prensa), pp.18, págs. 44-46 y punto 11 del "Discurso" que el autor publica íntegro; Contreras Sánchez, Alicia del C, "El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1770-1802", en Historia Mexicana, vol. XXXVII, nº 145 (julio-agosto, 1987), págs. 49-74.

[37] Américo Castro, *Iberoamérica en su historia y su cultura*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1962, pág. 101.

[38] Ramos Pérez. D, *La época de la nueva monarquía*, en el tomo "América en el siglo XVIII: los primeros Borbones", Historia General de España y América, dirigida por Demetrio Ramos Pérez, Ediciones Rialp, Madrid, 1983, XI-XII.

[39] Aunque en la segunda mitad del siglo XVII se experimenta una ligera mejoría en la construcción de buques en la península, especialmente en los astilleros guipuzcoanos, la producción nunca fue suficiente, debiéndose comprar embarcaciones extranjeras. El 28 de febrero de 1651, el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla presentó un durísimo memorial a la Corona en el que explicaba que la política naval de cara a la construcción de buques había conducido a que se cubriese la necesidad con navíos extranjeros, cuyos propietarios estaban obteniendo cuantiosos beneficios a costa de lo que los naturales habían sudado. Op. Cit. García Fuentes, L. *El comercio español con América (1650-1700*), pág. 188. y Odriozola Olarbide, M.L, "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey", en Real Sociedad Vascongada de los amigos del país, tomo L, 1994, San Sebastián, pág. 9.

Advierte G.J Walker que en España, al igual que en el resto de Europa, existía una profunda preocupación en la época por el comercio con Indias, lo que trascendió a los teóricos españoles de la economía, comenzando, también éstos, a publicar sus ideas. El tratado de Jerónimo de Uztáriz "Theórica y Práctica de comercio y de marina..." había aparecido en 1724 a raíz de la legislación comercial promulgada en aquellos años. Esta obra ocupó un lugar muy alto en la estimación de una generación de pensadores económicos. Poco después, en 1731, el Marqués de Villarias publicó un "Proyecto para una compañía general de las Indias españolas". El Marqués de Santacruz de Marcenado lo incluyó en su "Rapsodia económica-política-monárquica" de 1732 junto con su propio "Comercio suelto y en compañía general y particular en México, Perú, Filipinas y Moscou". También en esta línea y percatado de la ineficacia de los galeones y de la flota como régimen viable para comerciar, Miguel de Zavala y Auñón escribió en el mismo año, 1732, una "Representación al Rey N.S Felipe V, dirigida al más seguro aumento del real erario..." En 1740 apareció la obra "Restablecimiento de las fábricas y comercio español. Errores que se padecen en las causas de su decadencia, cuáles son los legítimos obstáculos que le destruyen y los medios eficaces de que florezca", largo análisis del que era autor Bernardo de Ulloa. Tres años más tarde, en 1743, José Campillo y Cossío, uno de los sucesores de Patiño como ministro de Felipe V, preparaba su famoso "Nuevo sistema de gobierno económico para la América, con los males y daños que le causa el que hoy tiene...[40]"

Una parte fundamental de este pensamiento económico mercantilista fueron las compañías privilegiadas, establecidas en España durante el siglo XVIII con la finalidad de desarrollar el comercio con América tras el fracaso del sistema de flotas y galeones,

[40] Walker, G.J. *Política española y comercio colonial (1700-1789).* Ariel. Madrid. 1979. pág 240.

y utilizadas también como medio de fomentar la industria[41]. De las Compañías creadas a partir de 1728, las más estudiadas han sido las que tuvieron como finalidad el comercio con América, especialmente la de Filipinas y Guipuzcoana de Caracas[42].

2.1.- Reformas en la Armada de la Monarquía Hispánica

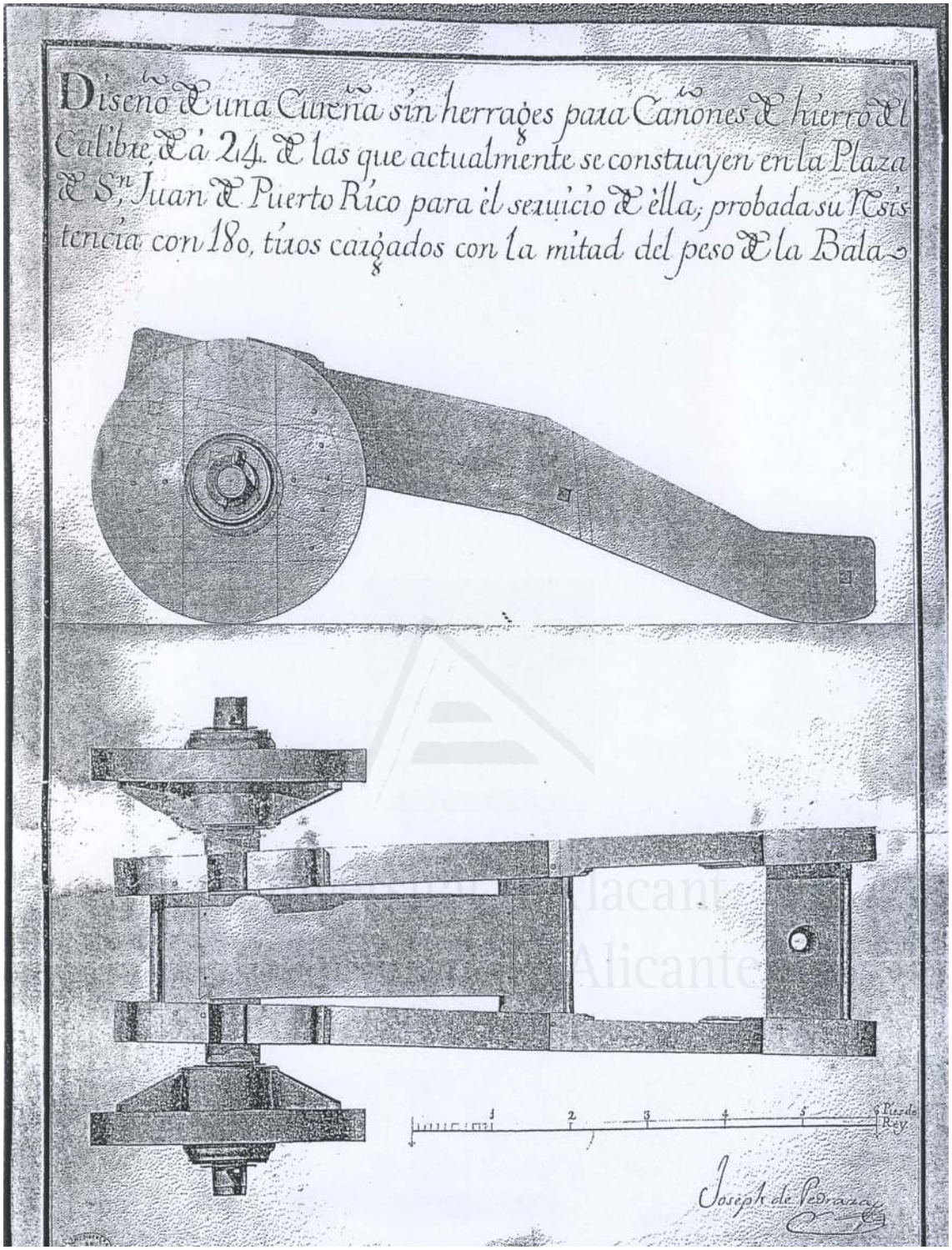
Felipe V y Patiño entendieron que para recuperar las finanzas de la monarquía era necesario fomentar y controlar de nuevo todo el comercio con las colonias españolas. Para ello, entendieron como imprescindible la construcción de una gran cantidad de buques de guerra[43] y la represión del comercio ilegal inglés, además del realizado por holandeses y franceses.

---

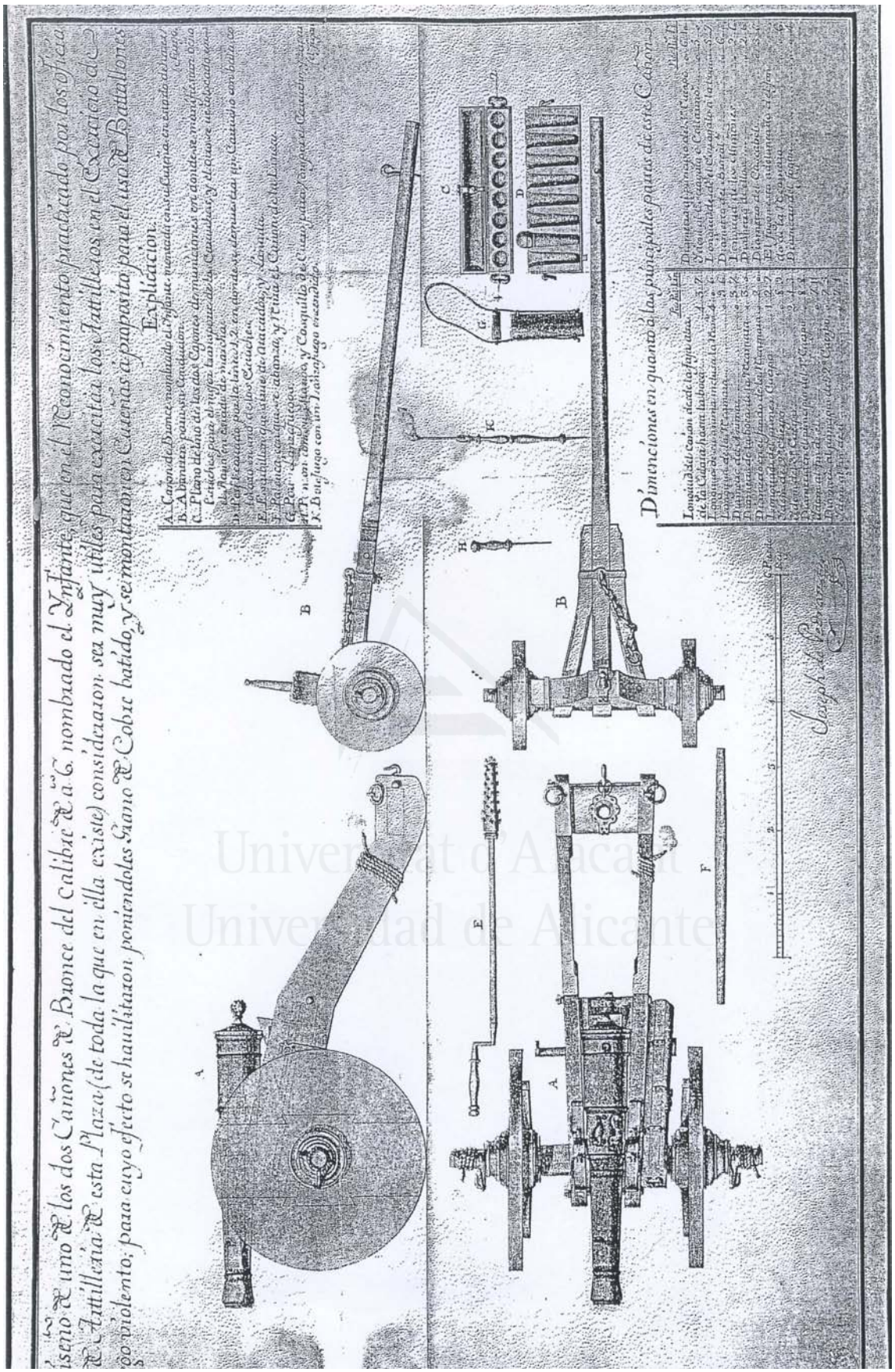
[41] Rico Linage. R. *Las Reales Compañías de comercio con América: los órganos de gobierno. Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla*. Sevilla. 1983.

[42] Hussey, R. *The Caracas Company 1728-1784*. Basterra. R. *Una empresa del siglo XVIII: la Real Compañía Guipuzcuana de Caracas y su influencia en los destinos de América*. Díaz Trechuelo. L. La Real Compañía de Filipinas.

[43] Op. Cit. Odriozola Olarbide, M.L, "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey..., pág. 19. Durante el periodo de guerra por la sucesión del trono que se sufrió en la península a principios del siglo XVIII, la construcción naval con dinero público "quedó materialmente paralizada en todos los astilleros". Esto supuso la necesidad de adquirir los buques a particulares o a extranjeros. Pero una vez firmada la Paz de Utrecht, se reanuda la actividad naviera, especialmente en los astilleros guipuzcoanos. A partir de 1733, cuando los Departamentos y Arsenales se encontraron perfectamente operativos, se aumentó de forma considerable la productividad. Pero a pesar de todas estas medidas, el índice de construcción siguió siendo escaso, por lo que se hizo necesario recurrir de forma constante a los navíos extranjeros para el mantenimiento de la Carrera de Indias. Es más, como señala M. Jesús Arazola, los pocos barcos que se utilizaron de fábrica española se hicieron casi en su totalidad mediante el asiento con particulares. Op. Cit. Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII...*, pág. 69. También a principios del siglo XVIII se recurrió a los técnicos extranjeros, pretendiendo de esta forma incorporar a las instalaciones españolas todas los avances que estuvieran relacionados con el mundo del mar. Consecuencia de esto fue el hecho de que en la península trabajaran técnicos flamencos en la siderurgia e ingenieros en obras hidráulicas en los distintos puertos, como fue el caso de Juan Foucault. Pero la verdadera avalancha de extranjeros se produjo a mediados de siglo, con la pertinente e impaciente obsesión del Marqués de la Ensenada de importar técnicas foráneas. Op. Cit. Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII...*, págs. 257-261. Durante los primeros cincuenta años del siglo XVIII, España construyó 70 navíos, la mayor parte de ellos en La Habana y Guarnizo. Como otros países, España no renunció a buscar madera en sus colonias, llegando incluso a fabricar los buques en los mismos lugares en los que talaba la madera. Se aprovecharon los bosques americanos y las maderas peninsulares del Cantábrico o del Levante, sin ser nunca éstas de la calidad de que disfrutaban las maderas del norte de Europa. Además de la construcción de las distintas partes del buque, fundamentalmente casco, existe otra pieza fundamental que se hace imprescindible para maniobrar el buque: la arboladura, la que debido a las características que exigían las formas de los troncos, principalmente selectos, rectos, flexibles y sin nudos, se fabricaron de varias piezas ensambladas, debido a que los bálticos serán desconocidos hasta 1750, cuando por noticias y recomendaciones de Jorge Juan comiencen a sustituir a los de los Pirineos y Tortosa. De todas formas, las relaciones comerciales de España con el Báltico para la importación de arboladura durante la primera mitad del siglo XVIII son incuestionables.

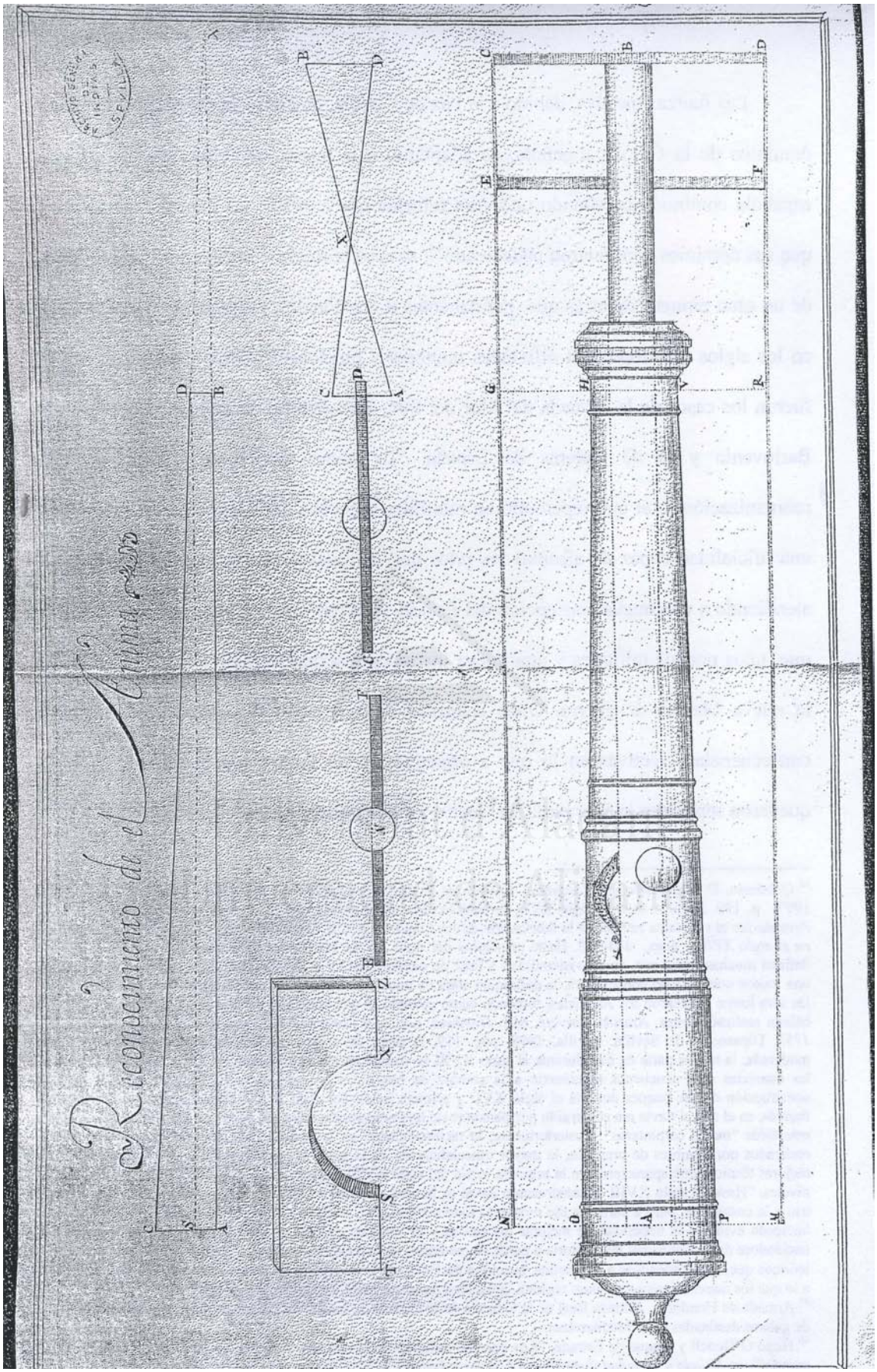


A.G.I. Mapas e Ingenios, 30. Diseño de una cureña para cañones de hierro. José de Pedraza.



A.G.I. Mapas e Ingenios, 30. Diseño de un cañón de bronce. José de Pedraza.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



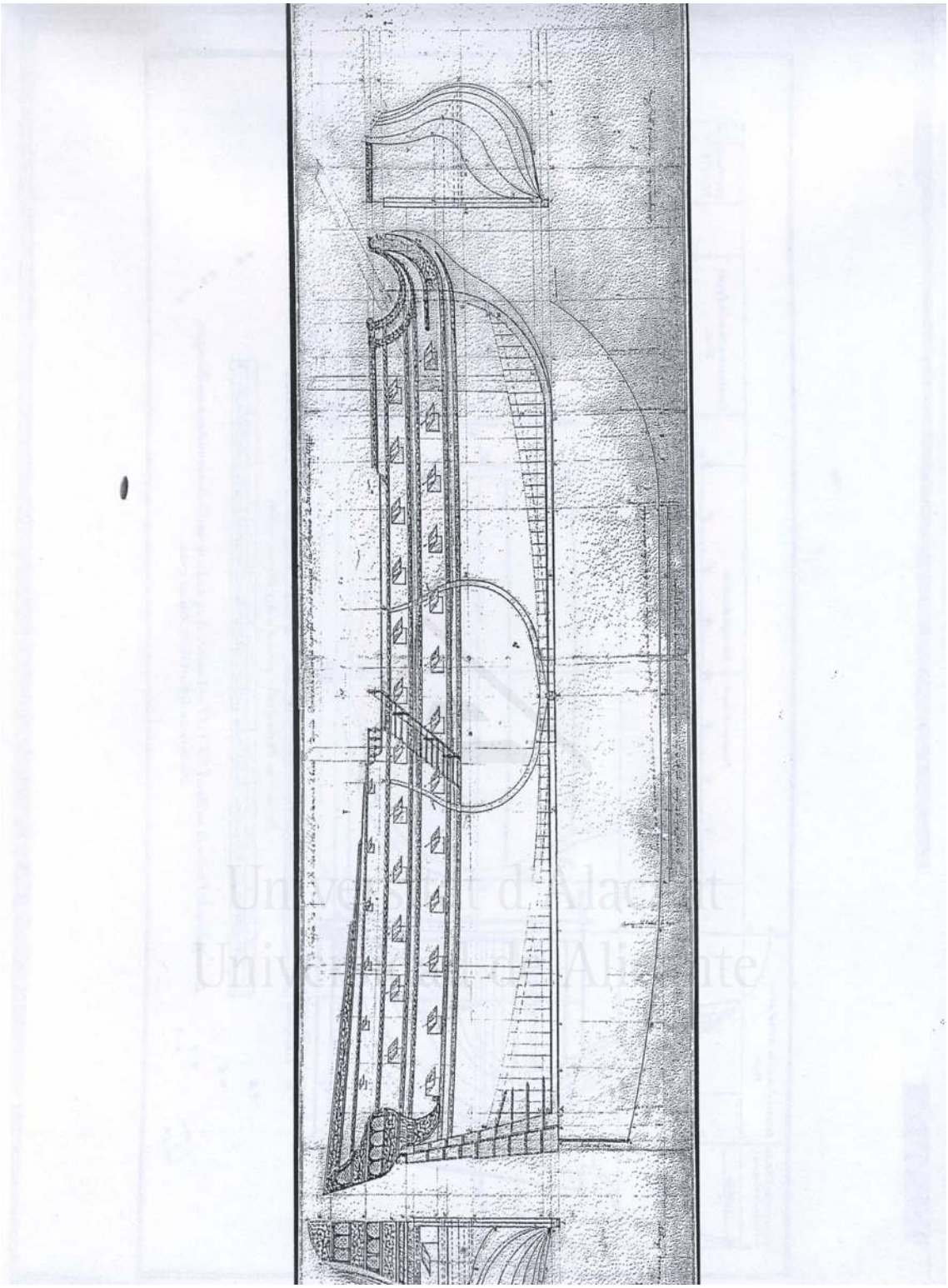
A.G.I. Mapas e Ingenios, 29. Diseño de un cañón de bronce. José de Pedraza.

Las fuerzas navales, debido a la Paz de Utrecht, que reducía geográficamente los dominios de la Corona española, se adaptaron a la nueva situación, pero la armada española continuó necesitando una gran reforma que cubriese las muchas necesidades que sus dominios continuaron padeciendo[44]: se creó la Real Armada, que ocupó el lugar de un gran número de otras que, permanentes u ocasionales, protegieron costas y rutas en los siglos anteriores con diferentes nombres y funciones[45]. Otras perduraron, como fueron los casos de la Armada del Mar del Sur, que dispuso de gran autonomía; la de Barlovento y la de Galeras de España. "La nueva institución precisó de una reorganización total que repercutió en múltiples aspectos, entre otros en la creación de una oficialidad capaz de afrontar los retos que los nuevos tiempos imponían, no sólo atendiendo a una nueva concepción del Estado, sino por razones tecnológicas[46]". Por lo que, unos nuevos militares y una nueva instrucción serían también parte primordial de la nueva Marina de guerra. Otras reformas de tipo político-administrativo tuvieron consecuencias efectivas en lo que a organización de la Armada se refiere: en 1705 quedaron separadas la Secretaría de Guerra y Hacienda del resto del cuerpo

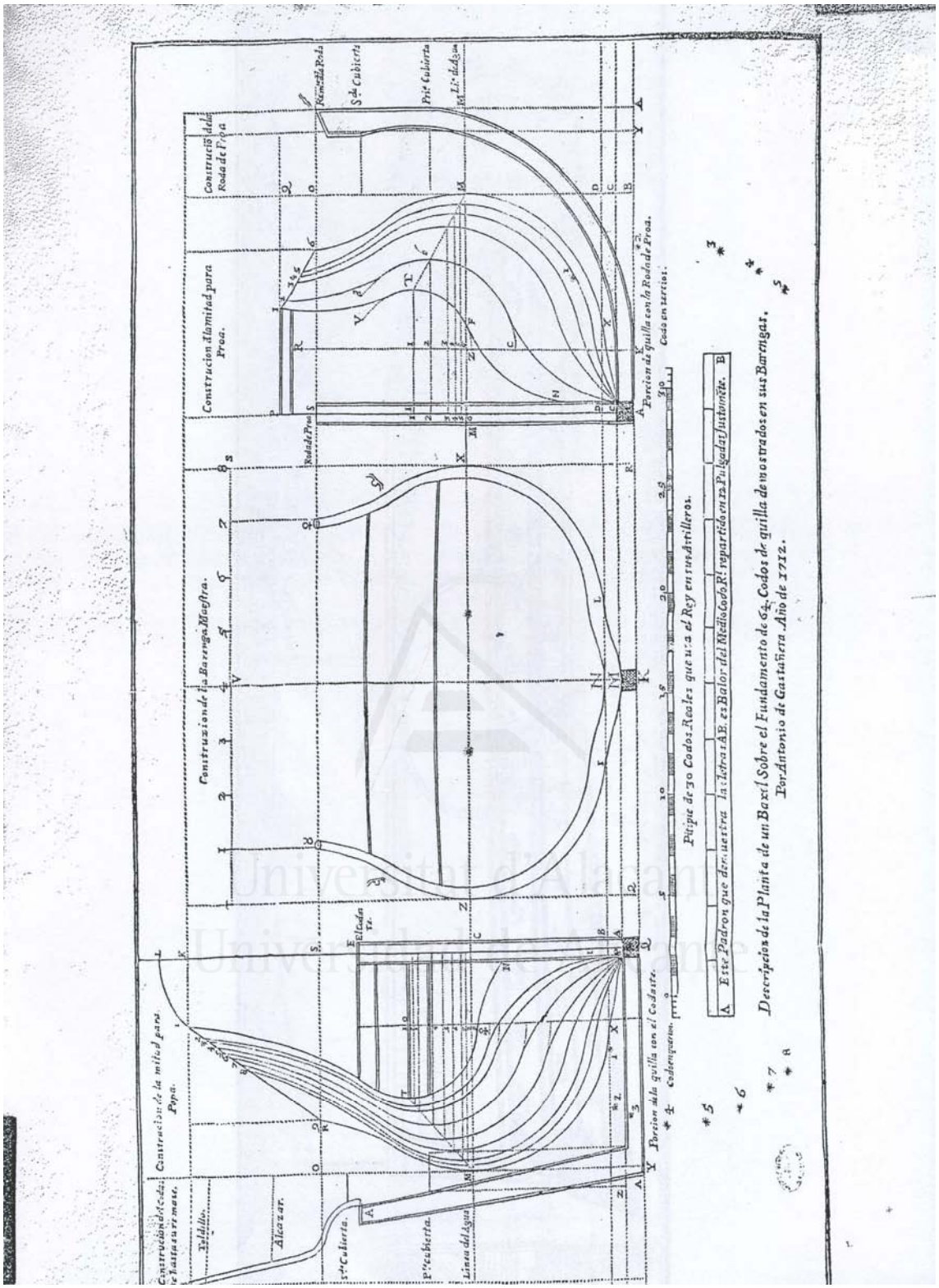
[44] Goodman. D. *El poderío naval español: historia de la Armada española del siglo XVII*, Cambridge University, 1997, pág. 199. Durante todo el siglo XVII, la característica fundamental que influyó de forma decisiva sobre la Armada fue el constante retraso en la fabricación de los buques. Op. Cit. Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII...* págs. 343-345. Hasta principios del siglo XVIII, los lugares de construcción de los buques se definen muchas veces por su provisionalidad y falta de continuidad en la producción. Una nueva Armada implicó una nueva complejidad constructiva, la definición clara de unas jurisdicciones y unos lugares fijos de construcción. De esta forma se crearon los Arsenales, tomando como ejemplo lo que potencias navales como Francia o Inglaterra habían realizado antes. Arazola Corvera. M.J. *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires 1737-1757*. Diputación de Sevilla. Sevilla. 1998. pág. 119. A pesar de contar con la producción privada de forma moderada, la mayor parte de ésta durante el siglo XVIII se realizó en los arsenales de los Departamentos y, cuando las carencias eran acuciantes se recurrió a la compra de buques en el extranjero. El método utilizado para la construcción de los buques durante el siglo XVII y primera mitad del siglo XVIII básicamente siguió el modelo francés, en el que el navío era construido por personas sin una preparación especial, a los que Jorge Juan denominaría más tarde "meros carpinteros". Posteriormente, la racionalización en la construcción del buque en base a planos realizados por hombres de prestigio, la mayor especialización de la gente que participaba en su construcción y las mejoras técnicas que aparecieron en la segunda mitad del siglo XVIII, supuso una mejora de los bajeles en todo los niveles. "Hasta el siglo XVIII la construcción naval se basaba en patrones aprendidos y moldes establecidos por el uso y la costumbre, pero a partir de ese momento todo cambió. Así, desde los primeros años del siglo XVIII, se fue haciendo evidente la necesidad de mejorar los cascos y el velamen en aras de una mayor velocidad y seguridad, haciéndose dicha necesidad más notoria a partir de mediados de la centuria. Todo esto conllevó una serie de estudios teóricos que, anteponiéndose a la práctica, buscaron perfeccionar la ingeniería náutica para adaptar las embarcaciones a lo que los nuevos tiempos exigían: rapidez, capacidad de carga, maniobrabilidad y ligereza".

[45] Armada de Honduras, Armada Real de la Guardia de la Carrera de Indias, de Galeones, del Océano, además de las de galeras destinadas en el Mediterráneo

[46] Hugo O´Donell y Duque de Estrada. "Los cuerpos militares de la Armada en el siglo XVIII. La formación de sus mandos", en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800*), vol I, Sevilla, Deimos, 2002.



A.G.I. Mapas e Ingenios, 17.Bajel. Antonio Gastañeta. 1712.



A.G.I. Mapas e Ingenios, 16/ter. Bajel de 64 codos de quilla. Antonio Gastañeta. 1712.

administrativo y en 1714 se crearon cuatro nuevas secretarías más: Estado, Gracia y Justicia, Guerra y Marina e Indias. Estas secretarías se modificaran a lo largo del tiempo, alterando en parte sus funciones[47]. Destacan en este aspecto también la creación de nuevos cargos, como es el de Intendente General de la Marina en 1705, cargo que ocupará José Patiño[48] desde 1717. La Instrucción realizada por Patiño[49]en ese mismo año integró en un solo cuerpo a todas las fuerzas navales, cimentando lo que sería la nueva Armada[50]. Los plenos poderes otorgados por Felipe V a su ministro le permitieron tomar medidas de todo tipo, como fueron la reactivación del astillero de Guarnizo, la creación de la Real Compañía de Guarda-marinas, el establecimiento del Cuerpo del Ministerio de Marina, el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, la redacción de las Ordenanzas de los Arsenales, el establecimiento de las reglas y dimensiones de construcción de Antonio de Gaztañeta[51] para la fabricación de todos los navíos de la Armada[52] y la creación de los Departamentos marítimos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena[53]. En esta nueva organización, la marina comercial dependería de la marina de guerra. Ésta debía proveer de hombres y barcos cuando las necesidades militares del país así lo requiriesen. Tras el cese de Patiño en sus funciones, la Secretaría de Marina recayó en las manos del Marqués de la Ensenada.

En 1725 se publicaron las "Ordenanzas de Cuenta y Razón" que crearon el marco administrativo de la Marina[54]. Consecuencia directa de estas Ordenanzas fueron la creación de los departamentos marítimos con capitales en El Ferrol, Cádiz y

[47] Escudero, J.A. *Los Secretarios de Estado y del Despacho*, Madrid, 1969.
[48] Matamoros Aparicio, D, "Administración y jurisdicción de marina en Cataluña (1714-1777)", en *El derecho y el mar en la edad moderna*, Centro de Estudios de Historia Moderna de Pierre Villar, Granada, 1995, pág. 275.
[49] "Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España y que han de tener fuerza de Ordenanzas, hasta que su majestad mande publicar las que inviolablemente han de publicarse".
[50] Fernández Duro, C. *La Armada Española.* Madrid, 1900, vol VI, pág. 210.
[51] Artiñano y Galdácano. G. *La arquitectura naval española*. Madrid. Edición del autor. 1920. pág. 213. La racionalización no sólo se adueña de la construcción, sino que también se reducen costos, se aumenta el tamaño de los buques y se alarga la vida del navío de una forma considerable. "Gastañeta, según Artiñano y Galdácano, puede clasificarse como un constructor de barcos modernos con técnica semicientífica".
[52] Fernández Duro, C. *A la mar madera. Libro quinto de las disquisiciones náuticas*, Madrid, 1880. pág. 167.
[53] Artiaño y Galdacano, G. *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1914. pág. 152.
[54] Olesa Muñido, F.F, *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968, pág. 1.214.

Cartagena, dirigidos por los Capitanes Generales de los departamentos, con responsabilidad en todos los temas militares de los mismos. Encargados de funciones administrativas y económicas, tanto de la marina militar como de la de comercio, se encontraban los Intendentes de los departamentos, bajo las órdenes del Intendente General de Marina. Toda esta organización estuvo a las órdenes del Secretario de Marina[55]. En opinión de Aparicio Matamoros, la práctica de los años siguientes demostró que parte de estas intenciones no fueron llevadas a la práctica, y en muchos de sus aspectos no fueron efectivas hasta las reformas de 1748[56].

En 1737 apareció la figura del Almirantazgo y junto con las Reales Órdenes que lo configuraron, se pretendió la unificación del cuerpo jurídico que afectaba a las fuerzas navales. Junto con el Almirantazgo vio la luz un nuevo cargo que sería el encargado de dirigir el gobierno de la marina, el Infante Almirante, asesorado por la Junta de Marina. "Sin embargo, la realidad contradijo las intenciones, puesto que no se llegó a crear un solo cuerpo jurídico, sino que, complementando al Almirantazgo, aparecieron un sinfín de Instrucciones y Reales Órdenes que fueron las que regularon la marina[57]".

El siglo XVIII también representó la definitiva profesionalización de los oficiales de la Armada[58]. Poco a poco, una nueva clase de oficiales sustituyó a los antiguos, procedentes todos ellos fundamentalmente del corso y de la marina mercante, aunque pese a la moderna preparación que se les pretendió inculcar, sus actuaciones muchas veces dejaron bastante que desear[59]. A todo esto cabría añadir la enorme inexperiencia de gran parte de los marinos españoles, debida en parte a la política

[55] Op. Cit. Fernández Duro, C. *La Armada Española...*, pág. 212.
[56] Op. Cit. Matamoros Aparicio, D. "Administración y jurisdicción de marina en Cataluña..., pág. 280.
[57] Op. Cit. Matamoros Aparicio, D. "Administración y jurisdicción de marina en Cataluña..., pág. 285.
[58] Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española. Madrid. 1981. pág. 34.
[59] Alcalá Zamora. J. "Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos" Estudios, pág, 205.

militar defensiva que durante tanto años se planteó por parte de la monarquía hispánica, despreciando en gran medida las posibilidades que ofrecía nuestra relación con los territorios americanos.

Pese a todo, señala B. Torres que, las escasas posibilidades defensivas que la marina tenía tanto en el siglo XVII como en el XVIII fueron remediadas, en parte, por el papel que desempeñaron los corsarios, por lo que debería considerarse a éste un sistema bélico usado para sostener el tráfico americano paralelo a la Armada. Estas licencias para practicar el corso, concedidas a partir de mediados de siglo XVII, se crearon para evitar el comercio ilícito que practicaban los extranjeros en El Caribe. Aunque estas patentes fueron concedidas de forma tardía, su aparición fue fundamental debido a la decadencia de la marina, la que la mayor parte de las veces fue incapaz de hacer frente al creciente número de embarcaciones piratas y corsarias.

Las bases principales de los corsarios fueron Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, aunque también surgieron en algunos puntos continentales como La Guaira y Cumaná. "La patente, otorgada por el gobernador, era entregada a un armador, quien se encargaba de la compra del navío, de pertrecharlo, reclutar la marinería y poner al frente un hombre con experiencia en el mar y en la guerra[60]". Su finalidad era evitar el contrabando, pero la realidad fue muy distinta. Ellos mismos practicaron el comercio ilícito, vendiendo todas las mercancías de las presas capturadas y ofreciendo los productos a precios inferiores a los reglamentados por el comercio de la Corona, lo que provocó la existencia del debate de su supresión y cambio por guardacostas.

John Fisher plantea la cuestión de si la recuperación iniciada con el Rey Borbón estuvo en realidad tan estructurada y organizada como han afirmado durante

[60] Op. Cit. Torres. B. *La marina en el gobierno....*, págs. 71-72.

generaciones los comentaristas, empezando por los ministros de Carlos III[61]. Fuese como fuese y, sobre todo, debido a las concesiones que supuso la firma de la paz en el conflicto sucesorio español, la recién creada Compañía del Mar del Sur comenzó a introducir todo tipo de mercancías en los territorios americanos. La poca competitividad de los productos españoles y el constante fracaso de las ferias que provocó la afluencia de las mercancías inglesas tuvieron como consecuencia el cambio del sistema de convoyes español por el de registros sueltos en 1735. "Había que proceder urgentemente a la restauración del poderío marítimo[62], máxime cuando las concesiones hechas a Inglaterra la convertían en el enemigo más importante de España con el que además, en caso de enfrentamiento, se lucharía inexorablemente en el mar[63]". "La nueva dinastía reinante lograría recobrar buena parte del poderío perdido a través de un notable y rápido proceso de reordenación de la Armada[64]". Entre los años 1741 y 1761 España botó no menos de 54 buques de guerra[65], pero la mayor parte de ellos una vez ya finalizado el conflicto con Inglaterra de 1739.

De esta manera, las fuerzas navales se convirtieron en una parte fundamental de la unidad de los territorios hispanos y fue primordial para que estos estuviesen en contacto. Eran, por tanto, "el instrumento preciso para ejercer una política de altos vuelos en el ámbito internacional[66]". En palabras de Jeremy Black "el prestigio de la dinastía reinante y de cada nación, que eran esenciales para que los súbditos se sintiesen parte de

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[61] Fisher. J. "Europa y América". En *Historia de Iberoamérica*, coordinada por Manuel de Lucena Salmoral. Vol II. Cátedra. Madrid. 2002. pág. 527.
[62] D.A. Brading . "La España de los Borbones y su imperio americano", en Mary W. Helms, John Murra, Jorge Hidalgo, John H. Elliot, Nathan Watchel, Murdo J. MacLeod, D.A. Brading. *América Latina en la época colonial*, Crónica. Barcelona, 2002. pág. 273. El punto de partida para cualquier interpretación del mercantilismo español en el siglo XVIII es la *Theórica y práctica de comercio y de marina*, extenso trabajo que vio la luz por primera vez en 1724, y que luego se publicó con sanción oficial en 1742 y de nuevo en 1757. Su autor, Jerónimo de Ustáriz, entendió como premisa fundamental la necesidad de crear una armada fuerte, con todos sus barcos construidos, armados y equipados en arsenales reales. Gerónimo de Ustáriz, *Theórica y práctica de comercio y marina*, 3ª ed., Madrid, 1757, págs. 4, 46, 96, 238.
[63] García Baquero. A. "Cádiz y el Atlántico (1717-1778)". 2 vols. Sevilla-Cádiz. Escuela de Estudios Hispanoamericanos y Diputación Provincial de Cádiz. 1975-76. pág. 90.
[64] Op. Cit. Odriozola Olarbide, M.L, "La industria naval guipuzcoana..., pág. 4.
[65] Op. Cit. D.A. Brading . "La España de los Borbones y su imperio americano"..., pág. 275.
[66] Op.Cit. Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII...*, pág. 10.

un proyecto común y mejorase su obediencia, se sustentaban principalmente con éxitos en el exterior, que los gobiernos podían lograr obteniendo resultados tangibles en su diplomacia[67]". Una parte de esta política fundamental para España era la forma de sacar a la metrópoli y a las colonias americanas de la decadencia general en la que habían caído durante los anteriores reinados de los Austrias, además de buscar la forma más adecuada para situar a España de nuevo en la posición dominante que había ocupado durante el siglo XVI[68]. América se perfiló como una gran posibilidad de recuperación para una España que había quedado bastante deteriorada en las batallas ocurridas entre 1700 y 1713. Dentro de este marco general, jugó un papel importante la nueva generación de diplomáticos que aparecieron en la política española durante este siglo XVIII, los que en palabras de J.M Jover Zamora, "fueron más ágiles, con una sensibilidad más despierta para los intereses comerciales o estratégicos de la monarquía que para los problemas que llevaba consigo el peso de la púrpura: problemas de procedencia, de puro prestigio, o de armonización de los intereses nacionales con los de una Europa organizada en cristiandad, que fuera la utopía tenazmente propugnada por la monarquía española a lo largo de las centurias anteriores[69]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

3.- Acuerdos y desacuerdos previos al conflicto

Los intentos de acuerdo iniciados por parte de Inglaterra y España en 1732 fracasaron en 1734, y pese a las intenciones conciliadoras de ambas Coronas, a partir de

[67] Black. J. *La Europa del siglo XVIII 1700-1789*. Akal. Madrid. 1997. pág. 339.
[68] Op. Cit. Fisher. J. "Europa y América"..., pág. 551.
[69] Jover Zamora. J. M. *España en la política internacional: siglos XVIII-XX*. Marcial Pons. Madrid. 1999. pág. 64.

1737 las discrepancias entre ambos países volvieron a hacerse ostensibles[70]. En este mismo año, el embajador inglés Benjamin Keene describió a España como "un país carente de amigos extranjeros y de alianzas, desorganizado en sus finanzas, cuyo ejército está en malas condiciones, su marina, si ello fuera posible, en peores, y sin ningún ministro de peso[71]". "These consisted of four minor, and one major, sets of disputes. Least important for British interests were the arbitrary increases in taxes imposed at Cadiz on indirect trade with America. Secondly, Spain would not recognise Georgia, the latest british colony in north America; occasional hostilities broke out in the frontier wilderness separating it from Florida. Similary Spain treated as illegal the scattered settlements of logwood cutters in the tropical forest along the coasts of Yucatan, Honduras and Campeche. Fourthly, the never very successful South Sea Company found itself involved in commercial disputes with the Spanish government[72]".

Bien es cierto que la recuperación naval y económica puesta en marcha por los Borbones supuso una gran preocupación para los ingleses[73]. España, durante el siglo XVIII, volvió a ser una potencia ciertamente relevante dentro del concierto europeo, logrado en parte, al intento por mantener una estrecha unión con América. El reino trató de ensanchar y fomentar el comercio nacional y sus manufacturas, con exclusión de los extranjeros, mientras Inglaterra, que tenía aspiraciones semejantes, defendió, no ya los

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[70] Op. Cit. Bethencourt Massieu, A. *Relaciones de España bajo Felipe V* ..., pág. 603. El contrabando británico se recrudeció en los años de paz que siguieron a la Guerra de Sucesión Polaca, obligando a España a intensificar de nuevo la captura de navíos británicos. El comercio americano constituyó una preocupación permanente en España, lo que hizo que, sin dejar de lado los objetivos que se buscaban en Europa (territorios para el infante Felipe), se mirase, a partir de entonces, con más interés hacia las posesiones españolas de las Indias occidentales.
[71] Jean O. Maclachlan, *Trade and peace with old Spain*, 1667-1750, Cambridge, 1940, pág. 101.
[72] Op. Cit. Jones. J.R. *Britain and the World (1615-1815)*…, pág. 197-198.
[73] Bleiberg, Germán. *Diccionario de Historia de España*. Vol 2. Alianza. Madrid. 1986. pág. 928. "Las consecuencias del Tratado de Utrech fueron de gran envergadura, pues además de la pérdida de Gibraltar y Mahón, con el navío de permiso y el asiento de negros concedido a Inglaterra, ésta se aseguraba las mayores ventajas comerciales, a la vez que quedaba dueña del dominio del mar. Pero el advenimiento de los Borbones significa una nueva orientación en la política centralista y burocrática en el interior y encaminada en el exterior a mantener el prestigio de España en el concierto europeo. Para conseguirlo nace, crece y muere, durante el siglo XVIII, la marina española. El tipo general de buque de guerra fue el navío, que ya a fines del siglo XVII había mostrado su superioridad auxiliado por la fragata como barco de descubierta o comisión fuera de línea; se emplearon también los bergantines, paquebotes, balandras, jabeques, chalupas y las urcas destinadas al transporte. Las galeras fueron cayendo en desuso, quedando reducidas al servicio en el Mediterráneo. La protección metálica fue generalizándose y, un oficial de marina, don Juan de Ochoa, ideo la embarcación que puso por nombre barcaza espín, protegida por planchas de hierro en el costado y cubierta. El armamento de los barcos consistía en cañones de bronce o hierro forjado, de diversos calibres".

privilegios que había conquistado, sino las corruptelas y los abusos introducidos a la sombra de éstos[74].

Cuando se recuperó una parte de la armada española y se restauró la práctica de la visita a los mercantes británicos —a veces amparándose bajo la excusa de ser visitas de sanidad— que se dedicaban a comerciar con las colonias de América, el Parlamento de Londres no aceptó jamás esta imposición, justificándose siempre en tratados anteriores, pero la aplicación estricta de los mismos, y las cortapisas y controles dispuestos por Patiño, redujeron lo suficiente el comercio legal e ilegal inglés[75]. América, escribe Bethencourt, "era la última posibilidad de España para conseguir desempeñar nuevamente un papel de potencia preponderante".

Las presas que hacían los corsarios españoles en las colonias eran utilizadas como arma de ataque contra el gobierno de Robert Walpole por parte de la oposición, que no cesó en su exigencia al derecho de libre navegación, además de denunciar los agravios cometidos por los españoles repetidas veces. Pero éste, según el mismo autor, "era el único procedimiento que funcionaba a la hora de luchar contra el comercio ilícito inglés". El Mercurio Histórico y Político Español, publicación mensual preocupada fundamentalmente por cuestiones políticas, en su momento se ocupó del conflicto con un interés especial[76]. En el mes de abril de 1739 explicaba el derecho que poseen los

[74] Op. Cit. Becker, J. *España e Inglaterra: sus relaciones políticas desde las paces de Utrech...*, pág. 20.
[75] González Enciso, E. A. Egido, T. Barrio, M. Torres, R. *Los Borbones en el siglo XVIII*, Gredos, Madrid, 1991, pág. 536. En la Historia de España coordinada por Montenegro Duque, A.
[76] Hatin. *Bibliographie historique et critique de la Presse periodique française*, Paris, Didot, 1866. Su promotor, José Mañer, fue redactor del periódico hasta febrero de 1745, tiempo durante el que El Mercurio tuvo unas características bien definidas y muy semejantes a las de los periódicos que por aquel entonces aparecieron en el resto de Europa. Lo que se pretendía era ofrecer información fundamentalmente política, que hiciese referencia preferentemente al extranjero, aunando la exposición de noticias con el comentario personal del propio redactor. Aunque El Mercurio publicado en español no puede considerarse como el primero, ya que en el siglo XVII existieron publicaciones con esa misma rotulación, es notorio que su aparición supuso una novedad en la prensa española.[76] Los redactores del Mercurio se limitaron en un principio a traducir, en la medida en que era permitido por los censores del *Mercure historique et politique* editado en La Haya, y no con mucha fortuna, según parece en algunos casos. Rumeo de Armas. *Historia de la censura literaria gubernativa en España*, Madrid, 1940, en especial cap. III. Por ejemplo, el testimonio del marqués de la Regalía que, en 1755, consideraba necesario "hacer toda nueva la traducción del Mercurio". En lo que a su finalidad, objeto, contenido y estructura concierne, es necesario hacer mención a las investigaciones realizadas por Julio Trenas. Trenas. *Periódicos madrileños del siglo XVIII*: El Mercurio Histórico y Político, G.P.E, Madrid, 1942, num. 6, págs. 340-368. El trabajo es, sobre todo, una revisión ordenada de la finalidad,

pueblos a la libre navegación en los mares de las demás naciones, excepto si esta prohibición no se hallaba explícita en algún tratado[77]. Así que la interpretación que se hacía en España de estos acuerdos divergía de la de los británicos, y restringía el acceso de buques ingleses a los puertos españoles en las Indias Occidentales, concluyendo que "la nao que sin tormenta, y con falta de víveres u otra causa justa, se encontrase sobre un puerto español en Indias ¿se podría justamente visitar?." Entendía el redactor que sí, y aún más, incluso en las cercanías, ya que "con el ancla echada y a la capa a vista de él, desde allí podría el navío, sin entrar en puerto, comerciar. ¿Visitarían los holandeses, si encontrasen en alguno de sus puertos de las Indias Orientales, algún navío español cargado de algún producto de los que sólo se dan allí? ¿Lo dejarían marchar después por el derecho de gentes? Si se consiguiese que no haya visita y, la navegación fuese libre allá por donde quiera, quedaríamos al final en que las Indias serían para los extranjeros, al igual que ocurría en tiempos de Carlos II, en los que los navíos ingleses viajaban directamente desde Londres hasta nuestras costas en América. Se entiende por justo el

---

contenido y estructura de la fuente periódica desde 1738 hasta 1784, con breves anotaciones criticas. Al final incluye un índice muy útil de cada número del Mercurio. Para un punto de vista más general sirven las referencias bibliográficas reseñadas en la nota primera del estudio que va antes sobre la Gaceta. El Mercurio Histórico y Político Español pretendió ser, según el citado autor, "el monitor histórico del siglo XVIII," encargado de ofrecer al público las últimas novedades de Europa. Op.Cit. Trenas. *Periódicos madrileños del siglo XVIII...,* pág. 341. Para José Mañer: "el Mercurio proporcionaría información para el cortesano que se preciara de político, e instrucción en materias políticas a las personas de mediano porte o alcance corto." Debe hacerse constar que la base para la consecución de las noticias, tomadas a última hora de diferentes Diarios, Mercurios, Gacetas de todos los países y, de otros documentos y noticias originales, se irá ampliando con el transcurso de los años. Aunque en 1756 el Mercurio se transformó en un verdadero periódico oficial, censurado, administrado y orientado ideológicamente por el Estado, cabe reconocer que con anterioridad a esta fecha existía un margen a la iniciativa personal del redactor. Primero con Mañer, y después con Aoiz, el periódico, como empresa privada, disfrutó de una mayor independencia intelectual. Fue a partir de 1752 cuando la monarquía comenzó a intentar hacerse cargo de la empresa. El Mercurio aparecía una vez al mes, con reimpresiones ocasionales y suplementos, y con una base de información político-militar que bien pudo interesar a los grandes protagonistas de la vida política, económica y cultural de la época. En el siglo XVIII existía una alta tasa de analfabetismo, más del 80%, con una minoría ilustrada y una gran masa de población de escaso nivel cultural. Ante esa realidad, la pregunta obligada es: ¿quiénes leían los periódicos?. El análisis de las referencias y los comentarios de los propios periódicos permite a María Dolores Sáez establecer dos conclusiones: en primer lugar habría que destacar que los lectores pertenecerían a un sector de la sociedad integrado por miembros de profesiones liberales, además de clérigos y nobles; en segundo lugar que es difícil valorar el grado de difusión en la sociedad, o establecer el número de lectores por periódico, porque cada ejemplar pudo ser leído casi siempre por varias personas, y sobre todo porque las cifras relativas al franqueo y al número de suscriptores ofrecen pocas garantías. Por lo que respecta al permiso de impresión, explica María Dolores Sáez que, ningún escrito podía ser publicado sin el control inmediato del Consejo de Castilla, que era el que concedía el permiso necesario para la publicación, después de la revisión minuciosa que realizaban los censores. Junto al Consejo, el Juzgado de Imprentas era el encargado de vigilar los asuntos relacionados con las publicaciones periódicas. Pero por lo que respecta al Mercurio, como éste trataba asuntos de Estado, sólo necesitaba el pase de la secretaría del mismo nombre. Sáez, M. Dolores. Historia del periodismo en España, I, Madrid, 1990, pág. 95.

[77] El Mercurio..Mar. 1739. págs. 107-109.

que nuestros guardacostas cumplan con la obligación que se les encarga, sin salir del área que deben vigilar, a capturar embarcaciones fuera de los límites permitidos, a lo cual les habrá llevado más de una vez su codicia, y que estas embarcaciones extranjeras tengan libre navegación hacia sus puertos en Europa y hacia sus colonias, pero no hacia las costas españolas", en las que el mismo redactor las había visto mucho antes de haber guardacostas, comerciar con tanta impunidad como si lo hiciesen en Inglaterra[78].

Pero limitar el número de incursiones británicas resultó siempre excesivamente complicado porque España careció de una fuerte industria nacional que permitiese cubrir todas las demandas que ofrecía el mercado americano, además de que los fletes resultaban muy caros organizados en grandes flotas: la compleja burocracia y la necesidad de asegurar los riesgos del viaje encarecían en demasía el negocio[79]. Así, la demanda de productos legales e ilegales fue constante en las Indias Occidentales.

En América los ingleses contaban con tres importantes vías de penetración: en primer lugar, la isla de Jamaica, conquistada a España en 1665. En estrecha relación con esta isla se encontraban los establecimientos ilegales británicos para el corte de palo de Campeche en el Yucatán[80]. En segundo lugar, las factorías que poseía la Compañía Británica del Mar del Sur, siempre en lugares estratégicos para el comercio negrero. Finalmente, a través del Brasil portugués, desde donde disfrutaban de beneficios para la introducción clandestina de mercancías en los territorios de La Plata, por la colonia de

[78] El Mercurio. Mar. 1739. págs. 106-109.
[79] Bethencourt Massieu, Antonio. *Relaciones de España bajo Felipe V (1729-1739).* A.E.H.M. 1998. pág. 604.
[80] El Mercurio. Enero.1738. págs. 133-134. El derecho al corte de palo de Campeche por parte de los ingleses en la provincia de Yucatán, también resultó ser punto de conflicto entre ambas coronas: "nuestros negociantes mantienen cuanto pueden los derechos de la nación en aquel país," esgrimía la opinión inglesa, y los comisarios del Bureau daban un memorial al rey, representando a S.M. los derechos que tenían los ingleses para poder cortar palo de Campeche en América, y de negociar en ella, basados en las siguientes razones: "que desde un número de años antes, y después de la conclusión del Tratado de América del año de 1670 (entre las coronas española y británica), los ingleses habían estado en plena posesión de cortar palo de Campeche en la Laguna de Términos, y en otros lugares ocupados por los españoles en la provincia de Yucatán, sea por derecho de permisión, o por derecho de tolerancia; que este Tratado daba derecho a la Corona de Gran Bretaña para negociar en la Laguna de Términos y en otros lugares circunvecinos; que desde el tiempo del Tratado en cuestión, y aún muchos años antes, estas plazas habían sido ocupadas por los súbditos de la Gran Bretaña."

26 *Recapitulaciòn*

En fin la Paz de *Dresde* disminuye mucho el numero de las Potencias armadas, y por consequencia hace mas facil la Paz. Solo deberà atribuirse al Rey de *Prusia* la gloria de hacerla general, assegurado de que quizàs le ayudarà la Emperatriz de *Rusia* para obligar à las Partes, que estàn en Guerra, à dexar las Armas, y restablecer la tranquilidad en el resto de la Europa. Quiera el Cielo, que lo veamos antes que se buelva à empezar à derramar Sangre humana.

DIA-

DIARIO

DE LOS PRINCIPALES sucessos de el año de 1745.

ENERO.

EL Almirante *Torres* llega de la *Habana* à la *Coruña* con 5. Navios ricamente cargados.

8. Los *Franceses* son batidos cerca de *Amberg* por los *Austriacos*; la Quadrupe Alianza firmada en *Varsovia*.

10. El Emperador *Carlos VII.* muere en *Munich*. Los *Austriacos* son desalojados de la *Silesia*, y *Glatz* por los *Prusianos*.

FEBRERO.

1. Nacimiento del segundo Archiduque *Carlos Joseph*.

9. Los *Prusianos* toman à *Ratibor*.

13. Un gruesso Destacamento de *Españoles* es batido por los *Piemonteses* en el Valle de *Bostagno*.

23. La Guarnicion de *Tortona* capitùla.

26 El Conde *Biancani* es degollado en Milàn por delito de lesa Magestad.

30. El Exercito *Austriaco* entra en *Provenza*.

DICIEMBRE.

5. Commocion Popular, y horrible rebolucion del Pueblo de *Genova*.

13. El Duque de *Cumberland* llega à la *Haya*.

Sus Alti-Potencias toman una vigorosa resolucion, que comunican à las Cortes de *Londres*, y *Viena*.

Los *Austriacos*, fuertes de 50. Hombres, internan en *Provenza*, en donde exigen crecidas Contribuciones.

MERCURIO HISTORICO, Y POLITICO.

NOVEDADES DE TURQUIA, y de Italia.

De Constantinopla.

DEspues del ultimo Correo (a) se ha aumentado considerablemente el Mal contagioso, y ha muerto un gran nu-

Portadas del periódico “El Mercurio Histórico y Político Español”. Año de 1745.

Sacramento[81]. Una vía más debe ser añadida a esta lista, y es la de las trece colonias de Norteamérica, desde donde se ejecutaba una importante actividad comercial encaminada a promover el comercio en los territorios hispanos, sobre todo hacia La Florida y hacia Cuba[82]. En opinión de G.J Walker, el comercio ilegal y la cantidad de contrabandistas que existían en las indias españolas era desproporcionado. La Compañía del Mar del Sur se mantenía activa allí donde encontrase una ruta que facilitase la introducción de mercancía inglesa[83]. En los años correspondientes al conflicto de la Oreja de Jenkins, la actividad comercial ilícita desarrollada por los ingleses en América fue de gran envergadura. J. Stagg, señalaba en 1741 que, desde Jamaica, los ingleses "abastecían a los españoles en Cartagena, Portobelo, Río del Hacha y otros lugares, con géneros de toda especie...[84]", llegando a extraer 25.625.000 libras esterlinas de los territorios españoles[85]. Este volumen de negocio motivó que Jamaica se convirtiese para los ingleses a lo largo de todo el siglo XVIII en su principal enclave comercial colonial[86].

Fraude y contrabando solían aparecer entremezclados, persiguiendo aminorar la abundante fiscalidad a que estaban sometidos los registros. Para ello se falsearon partidas, se ocultaron géneros, se introdujo carga una vez realizados los trámites pertinentes en tierra para el embarque de la mercancía declarada, con lo que había que contar con los sobornos de los guardas, el capitán o el maestre[87]. La participación de todo este entramado de funcionarios no fue ni inusual ni complicado, y fueron muchos las personas conocedoras del contrabando. La gente se mostraba permisiva ante las

[81] Vidal, J. José y Martínez Ruíz, Enrique. *Política interior y exterior de los Borbones*, Istmo, Madrid, 2001, págs. 227-228.
[82] Op. Cit. Feliciano Ramos. Héctor R. *El contrabando inglés en el Caribe...,* pág. 14.
[83] Op.Cit. Walker, G.J. *Política española y comercio colonial...,* pág. 223.
[84] J. Stagg, *A Concise History of Spanish America containing a succinct Relation of the discovery and settlemen of its several colonies, Trade with English, as collected chiefly from Spanish Writers*, London, s.e., 1741, pág. 309.
[85] *A Philosophical and Political History of the Settlemens and Trade of the Europeans in the East and the West Indies*, s.a., Translated from the French By J. Justamond, M.A. Edinburg, 1777, págs. 420-421.
[86] Lillian M. Person, *The West Indies and the Spanish American Trade (1713-1748),* "The Cambridge History of the British Empire", ed. Holland Rose y otros, Cambridge, 1929, I, pág. 331.
[87] Op. Cit. Maria Jesús Arazola Corvera. "Hombres, barcos y comercio de la ruta ...", págs. 1376-77.

ventajas que les reportaba este comercio, pese a que constantemente, las instrucciones desde España fueron claras y concisas al respecto: mantener y preservar un estricto control colonial[88]. Finalmente, durante los años previos al conflicto, la captura de presas

[88] Instrucción de lo que ha de obedecer Daniel Huoni, capitán de fragata de la Armada, en el comportamiento de los navíos que con azogues deben navegar desde Cádiz al Reino de Nueva España. A.G.S. Leg. 397.1-154. Secretaría de Marina. 18 octubre de 1737. Ejemplo de actividad comercial sometida a control por parte de la Monarquía Hispánica: Para entender de forma mucho más clara la repercusión que podía tener el sistema de comercio controlado por la Corona española con las colonias, basta hacer referencia a un documento en el que el rey concede bajo tutela dos de sus navíos, el León y el Lanfranco, para que naveguen de mercantes y bajo asiento estipulado, comandados por Domingo de Echeverría y por Antonio Diego Marrezo, desde Cádiz hasta Veracruz. Estos navíos fueron destinados a Nueva España con la principal finalidad de transportar 6.000 quintales de azogue, además de papel sellado de incumbencia secreta. Para aprovechar al máximo el viaje, se permitió que el buque sobrante quedase a beneficio del asentista, Agustín Ramiro Ortuño, para que pudiera disponer del navío, bajo las circunstancias convenidas, para llevar de su cuenta hierros y "frutos de vinos, de aguardiente, de aceite y otros permitidos, cargados en botas, barriles o botifuelas, que cupieren y quisiera cargar el común del comercio, pagando a la real Hacienda el precio establecido y al asentista el flete que se exigió en el último envío de azogue". Estas mercancías sólo podrían ser embarcadas en la cantidad permitida y estipulada para que los navíos pudieran navegar en buena disposición para su defensa y para el manejo de su artillería. Se ordenaba a Daniel Huoni, comandante de los dos buques, la práctica del celo correspondiente para que en Cádiz no se embarcase otros géneros, más que los permitidos y estipulados, que hubieran pagado el precio debido, siendo proporcionado también el número de pasajeros embarcado, quedando las excedencias bajo la responsabilidad del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación. En este tipo de viajes, de abastecimiento y comercio con las colonias, era parte fundamental la defensa del cargamento, sobre todo debido a la peligrosidad de los trayectos. Así, quedaba explícito el que dichos buques "tuviesen la obligación de navegar con la artillería de las andanas altas y los tiros de pólvora correspondientes a ella, siendo tripulados por gente de mar y oficiales con experiencia, "escogidos entre lo mejor que se pudiese encontrar, y compuestos del mayor número posible en concordancia con la Ordenanzas del Tribunal de la Casa de Contratación". Una compañía de soldados de marina, con sus oficiales, viajaría repartida en ambos buques, cuyos sueldos y manutención correrían al cargo del asentista desde el día en que éstos se embarcaran, hasta el de su sustitución a España, en conformidad con lo que estaba establecido y se ejecutaba con las guarniciones de soldados que pasaban a América. Para evitar posibles deserciones, éstos debían ser tratados de la mejor manera, haciendo siempre referencia a cuestiones de armamento y vestuario, "con la misma forma que si los mencionados navíos navegasen de cuenta del rey". También debía existir una buena comunicación entre la compañía de soldados de marina y la gente de mar, por los perjudiciales efectos que de las disensiones pudieran resultar y, que estos últimos ayudasen cuando fuera necesario, en trabajos tales como: virar el cablestante el día de salida y llegada a los puertos, echar bergas y masteleros arriba, tirar de escotas, drizas y brazas, etc. "En las cargas y descargas acudirían recibiendo igual sueldo que los marineros, por parte del asentista. Deberían realizar las guardias necesarias y, en caso de combate, coronar la fusilería sobre la toldilla y demás partes del navío hasta donde se pudiese, y si se repartieran en la artillería, acudir a ella teniendo siempre inmediatos los fusiles para casos necesarios". En las noches de tormenta no existiría regla alguna de guardia y todos deberían asistir a cuantos trabajos pudiesen ayudar, asimismo, acudirían a todas las faenas generales, como eran las entradas y salidas de puerto, zafarranchos y las descargas que, por pesadas, la guardia no pudiera hacer. La referida tropa podría embarcar otra cosa más que su petate para su recogimiento, que quedaría emplazado debajo del alcázar, donde tendría sus ranchos, separado de la gente de mar de los navíos. Respecto al comandante de la flota, sus órdenes trataban con claridad la obligación de trazar el derrotero con los pilotos principales, del que deberían dejar pliego cerrado, aparte del que se traería al regreso, para su entrega al Secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias y, sin abrirse, fuese puesto en manos del Rey. En caso de fallecimiento del comandante, estas órdenes deberían ser practicadas por el capitán de la compañía de marina, y en falta de éste, por el teniente de la compañía. En ningún caso, el comandante podría entrar en disputas ni pretender ordenar al asentista o sus administradores en materia alguna sobre lo concerniente a los navíos, y mucho menos de su carga, ya que quedaba capitulado que todas estas cuestiones sería libres a su voluntad. Una vez ya en actitud de navegar y, con los azogues, papel sellado y frutos que debieran ser conducidos, y con el itinerario y señales de reconocimiento establecidas, se partiría hacia Veracruz tomando la derrota de Puerto Rico, donde se tomarían prácticos para reconocer y hacer la aguada en aquella isla, para proseguir después el viaje hasta Veracruz, observando siempre la Instrucción General. Era conveniente que los buques permaneciesen en estado de guerra, aunque en aquellos momentos no se tuviesen motivos de recelo ni con Francia, ni con Inglaterra, ni con Holanda. La intención inicial era de no saludar a ningún pabellón inglés, ni que se les cargaran velas, ni se les echase bote al agua, aunque en caso de superioridad se debiera obligar a los ingleses a realizarlo por decoro a las armas del Rey. Si los buques estuvieran cargados de plata y la fuerza inglesa fuera superior, se evitarían los contratiempos, "sin fiarse jamás de los británicos". A los buques franceses se les saludaría, y se les respondería con igual o menos tiros, según la última Convención de la que deberían tener copia los capitanes. Con los holandeses, en grado igual de fuerzas, deberían saludar los españoles y responderles como inferior, y en grado superior, debería saludar el holandés y responderle los españoles con igualdad. En caso de que el convoy se cruzase con buques piratas, ya fueran éstos de más o menos fuerzas, se atendería a la principal finalidad del viaje, que era llegar seguros y a

inglesas se intensificó, motivando la aparición, de forma multitudinaria, de escritos cuya pretensión principal fue justificar las razones de unos y otros contendientes, en relación siempre al posible beneficio o perjuicio que pudiese acarrear una guerra. Algunos editores se preocuparon de exponer sus opiniones, de forma un tanto provocativa, con la intención de influir claramente en los lectores y atraerles hacia sus posiciones políticas, unas veces favorables al entendimiento entre los dos Estados y, algunas otras, buscando el inicio de las hostilidades de forma inmediata.

El debate suscitado en la prensa inglesa resultaba llamativo por su modernidad y capacidad de crítica. Por el contrario, lo que se publicaba en la prensa española, sólo servía para justificar los constantes abusos que cometía la Corona británica y consecuentemente, su práctica de la ilegalidad. Otros papeles, en otros países, especialmente en Francia, estaban rodeados por un halo de moderación, debiendo ser entendidos éstos como una postura lógica de quien, en el campo diplomático, no tenía

---

salvo a Veracruz, procurando en todo momento que las naos no peligrasen por ningún motivo. Todos los buques extranjeros que se encontrasen en América practicando comercio ilícito deberían apresarse aunque fuesen de guerra, si la fuerza de los navíos así lo permitía. En caso de ser apresado algún navío enemigo que estuviera practicando el contrabando, se embarcaría todo el género en el buque El León, donde se realizaría el inventario de la carga confiscada, aparejos, pertrechos, artillería, armas y municiones, y se pondría personal de marina en los buques apresados para su tripulación, quedando la gente de las presas repartida en los navíos españoles, hasta que a la llegada a puerto peninsular o americano se entregase todo lo apresado a los ministros, quienes declarándolos de "buena presa", no exigirían las alcabalas, ni otros impuestos de las partes de Indias donde se vendían, practicándose en este punto lo que estaba prevenido en la ordenanza dada para las costas de América, en 22 de febrero de 1674. El importe de las referidas presas se repartiría, correspondiendo la octava parte de su valor al Infante Felipe, como Almirante General de España, las dos terceras partes a beneficio del asentista, que suplía los gastos de armamentos y paga a los oficiales y tripulación de los navíos, y la otra tercera parte para los oficiales, soldados y tripulación. El repartimento de presas debería ser ejecutado por el Gobernador y por los Oficiales de la Real Hacienda del puerto en el que se encontrasen, en la misma forma en que estaba concedido a la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Si alguna presa hubiera sido capturada en algún paraje alejado de puerto, y ésta se encontrara tan maltratada que no pudiese seguir el derrotero de los buques, se podría repartir la carga entre los navíos españoles y se haría llegar de inmediato a cualquier puertos de los más cercanos, donde sería puesta a disposición del Gobernador o Ministro correspondiente. Si el navío y su carga fueran de consideración, se procedería entonces a la realización del inventario en alta mar, y después sería comunicado el resultado de éste al maestre o al administrador. Una vez alcanzado el puerto de Veracruz se comunicaría la llegada de los buques al Arzobispo Virrey y a la Audiencia de México, y se entregarían los pliegos del Rey al Gobernador de Veracruz. Durante la estancia en este puerto todo el convoy quedaría a las ordenes del Virrey, siempre y cuando no se opusiera al contenido de la instrucción y de lo que estaba capitulado para el viaje, cuya demora debía ser sólo de cuatro meses, a menos que el asentista considerara alguna novedad. Para evitar inconvenientes en el desembarco de la carga, se esperaría a la orden del Virrey y, se ejecutaría en la mayor brevedad posible, para que los interesados dispusieran de tiempo suficiente para vender sus mercancías. Finalizada la descarga de los dos bajeles, y por cargo del asentista, deberían desaparejarse, desarmarse y carenarse, volviéndose a aparejar para su vuelta a España, cuyos trabajos se realizarían con la asistencia del comandante del convoy y de las Maestranzas de Veracruz, junto con el Ministro de Marina residente en aquel puerto. Los pertrechos, víveres y provisiones necesarios para la vuelta, estarían prevenidos porque así se había ordenado con antelación al Arzobispo Virrey de México y al Gobernador y oficiales de la Real Hacienda en Veracruz. Todo lo que fuera necesario para el desaparejo, recorridas, carenas, provisiones, paga de vino, sueldo de la tropa, y demás gastos de estos navíos, tendría que ser suministrado por el asentista o por su apoderado, siendo de su cuenta todo el gasto de este viaje.

demasiado claras sus pretensiones políticas y no acababa de delimitar un apoyo claro a la Corona española. Entre ellos, los mejores ejemplos fueron la "Revision de L`Examen[89]", y "Entretien d`un anglois et d`un hallandois[90]", o "Examen impartial de la grande questin, s`il dèclarer la guerre à l`Espagne ou non[91]", y "Raison`s justificativesqu`a eüës le roy d`Espagne, de ne pas les 95.000 liv ester..[92]".

En Inglaterra, uno de los primeros escritos que hizo referencia exclusiva a las injusticias que cometían los guarda-costas en América fue el nombrado "View of the depredations and ravages, commited by the Spaniards on the british trade and navigation[93]", texto que exponía una relación de las depredaciones y saqueos que habían cometido los españoles, provocando unas gravísimas pérdidas en el comercio y navegación inglesa. Esta situación ya era calificada por algunos británicos en el año 1731 como "calamitosa en lo tocante a los continuados daños e injurias que ha padecido estos últimos años por los vasallos del Rey de España, que es materia de tan grande importancia y de tan general interés, que es digna de despertar la atención y levantar el espíritu de una nación..., que el comercio y la navegación no sólo la sostienen, sino que son la base de la prosperidad y de la gloria de la Gran Bretaña..., que ha padecido infinitas depredaciones, tormentos, muertes y las crueldades más bárbaras y enormes por espacio de dieciséis años". Este documento aparecía por primera vez en el año 1729 y, poco tiempo después, se concedían letras de represalias, cuya orden fue publicada en la Gaceta de Londres el 28 de marzo de 1727. Éstas, por varias razones dejaron de estar vigentes, provocando que los mercaderes y comerciantes ingleses acudieran al Parlamento a pedir la defensa de sus derechos y la finalización de los insultos por parte

[89] A.G.S. Leg 6908. Estado. Relaciones con Inglaterra. Revision de L`Examen
[90] A.G.S. Leg 6909. Estado. Relaciones con Inglaterra. Entretien d`un anglois et d`un hallandois.
[91] A.G.S. Leg 6909. Estado. Relaciones con Inglaterra. Examen impartial de la grande questin, s`il dèclarer la guerre à l`Espagne ou non.
[92] A.G.S. Leg 6909. Estado. Relaciones con Inglaterra. Raison`s justificativesqu`a eüës le roy d`Espagne, de ne pas les 95.000 liv ester.
[93] A.G.S. Leg 6908. Estado. Relaciones con Inglaterra. View of the depredations and ravages, commited by the Spaniards on the british trade and navigation. Print. W. Hinchliffe. 1731.

EXAMEN

Impartial de la

GRANDE QUESTION,

S'il faut déclarer la Guerre à *l'Espagne* ou non?

„ LES efforts qu'on a faits, pour porter le Peuple à desapprouver „ hautement les mesures présentes, sont si frappans, si remplis „ d'esprit de violence, ils rendent si manifestement à la sédition & „ à la rébellion; ils sont si criminels à tous égards, & si pleins de malice, „ qu'un honnête-Homme, qui n'a en vue que le bien public, l'honneur „ du Roi, & l'intérêt de sa Patrie, ne sauroit y penser, sans la plus „ grande indignation. C'est ce qui m'a engagé à entrer impartialement „ dans une discussion particulière des mesures présentes, pour détromper „ ceux qui souhaitent d'être informés plus au juste des Affaires qui con- „ cernent le Public, & pour dissiper l'entiérement où l'illusion en a jetté „ le plus grand nombre, & faire renaitre en eux les bonnes inten- „ tions. Je m'addresse à ceux-ci, & non pas à ceux qui les ont trom- „ pés, parce que je suis sûr, que ce seroit une peine inutile. Je ne m'ad- „ dresse pas non plus aux Personnes d'un rang distingué, qui sont du „ Parti opposé: Ils n'ont pas besoin de conviction; Leur expérience & „ la connoissance, qu'ils ont des Affaires, les mettent en état d'en ju- „ ger sainement; & je suis persuadé, qu'ils sont intérieurement de mon „ sentiment, quelque chose qu'ils puissent dire, & quoique, pour des „ raisons à eux seuls connues, & que je crois pouvoir assurer inconnues „ à tout autre, ils forment un Parti contraire, & paroissent fort zèles „ pour une Guerre, à moins qu'on n'obtienne de l'*Espagne* des condi- „ tions, qu'ils sont convaincus par l'expérience ne pouvoir jamais s'ob- „ tenir: C'est pour cela, que je ne m'addresse point à eux, mais à des „ Personnes d'un Rang inférieur, au Peuple en corps, particulièrement „ aux Habitans de cette Ville, & surtout aux Négocians, comme les plus „ intéressés à la Question, dont il s'agit, *si, dans la conjoncture présen- te, on doit déclarer la Guerre à l'Espagne, ou non?* " Il n'y a aucun lieu „ de douter, que des Personnes de ce Rang & de ce Caractère, ne soient „ en droit de juger des Affaires d'Etat, de la Paix, ou de la Guerre, des

A „ Trai-

Universidad de Alicante

A.G.S. Leg. 6909. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. “Examen impartial de la grande questin, s`il dèclarer la guerre à l`Espagne ou non”.

ENTRETIEN
D' UN
ANGLOIS
ET D' UN
HOLLANDOIS

Sur quelques *Brochures*

Au ſujet de la *Convention* de *Madrid.*

LE HOLLANDOIS.

JE crois, Monſieur, que vous êtes revenu de l' incredulité que vous affectiez, quand je vous diſois que les affaires de votre Nation avec l' Eſpagne s' accommoderoient à l' amiable. La choſe eſt arrivée comme je vous l' avois predit; & vous êtes convaincu que j' avois raiſon.

A' ANGLOIS.

Je ne ſais, ſi je dois encore regarder cette affaire comme une choſe bien terminée. Au contraire, je vois une fermentation parmi nous qui me fait croire qu' elle ne l' eſt pas.

LE HOLLANDOIS.

Cette fermentation n'a rien d' étonnant, & tant qu'il

A Y

A.G.S. Leg. 6909. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. “Entretien d`un anglois et d`un hallandois”.

RAISONS

justificatives qu'a eüës le

ROY D'ESPAGNE,

de ne pas payer les 95000. liv. sterl. stipulées dans la Convention signée au Pardo le 14. Janvier de cette année 1739.

ON doit presupposer que cette Convention est un Contract dont les engagemens sont reciproques, & que par consequent dèsqu'une des deux Parties contractantes manque à l'execution, elle dispense l'autre de remplir les conditions que la regardent; que la prémiere qui y manque, fournit à l'autre un juste motif d'y manquer aussi; & de-là il est naturel de conclurre que la Cour Britannique y ayant manqué la premiere, & étant contrevenue à prèsque tous les Articles, qui sont expressement stipulés dans la Convention, & qui furent le fondement de sa signature, elle a donné lieu elle-même à l'Espagne de ne la pas executer.

La premiere contravention de la Gr. Bret. regarde le commencement même de la Convention, où il est dit, „ que les deux Roys „ n'ayant rien tant à cœur que de continuer & d'affermir la bonne „ correspondance, qui a si heureusement subsisté, sont convenus par „ leurs Ministres de travailler incessamment avec toute l'application „ & la diligence imaginable pour parvenir à un but si desirable." En vertu de cette disposition reciproque, la Cour Brit. commanda sans délai à son Escadre de quitter la Mediterranée, & l'Espagne desarma sa Marine; mais apprenant que l'ordre de Londres avoit été revoqué, elle soupçonna que les cris du peuple & du parti contraire au Ministere, animés contre la Convention, pourroient bien avoir obligé la Cour à y deroger. Rien n'est plus contraire à *la continuation & à l'affermissement de la bonne correspondance*, que la defiance, & l'entretien d'une Escadre, non seulement au Port-Mahon où elle étoit auparavant, mais même à Gibraltar au milieu des Côtes d'Espagne, où elle a été considerablement augmentée, & où elle n'a d'autre destination que d'inquiéter & troubler

A.G.S. Leg. 6909. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. "Raison`s justificativesqu`a eüës le roy d`Espagne, de ne pas les 95.000 liv ester".

de los españoles. El resultado de lo anterior fue un intento de acuerdo con España y no la guerra. Por este motivo, explicaba el autor del escrito que, aquél era el momento de volver a poner en circulación la relación de los hechos, ya que, en su opinión, parecía absolutamente vano esperar satisfacción por la vía de la paz y de la negociación. "Que se cubran de vergüenza las cabezas venales de los escritores mercenarios que se emplearon en aminorar los daños de sus compatriotas, cuyos corazones parecen estar formados del metal más duro con sus frentes que son capaces de aminorar las villanías mas negras de los enemigos de su patria, mientras que no se compadecen de las pérdidas grandes y diferentes calamidades de sus hermanos..., monstruoso e increíble es esto en la pluma de un inglés, pero basta, la Gran Bretaña ha padecido ya lo bastante, la medida de sus sufrimientos está llena, y esperamos que el tiempo de venganza ha llegado..., sin decir nada aquí de otras colonias en las Indias Occidentales, ni en el continente de América, en la Nueva Inglaterra, ni en otras partes donde los españoles han apresado navíos en el mar, es cosa muy cierta que la isla de Jamaica en particular, ha sido casi arruinada por la infracción del Tratado de Utrecht, pues sin ninguna atención a él, ni a otros tratados anteriores de comercio confirmados por el citado de Utrecht, particularmente el de 1670, han continuado siempre sus hostilidades y depredaciones, que solamente pueden vindicarse por la ley de naciones en tiempo de guerra abierta y, en muchos casos, han procedido a violencias y barbaridades no practicadas por piratas[94]".

Así, la campaña propagandística que exigía la libre navegación en los mares de América se fue acrecentando durante la década de los treinta y, ya en 1738, los comerciantes ingleses habían pedido a Jorge II que tomara medidas para evitar las

[94] A.G.S. Leg 6908. Estado. Relaciones con Inglaterra. View of the depredations and ravages, commited by the Spaniards on the british trade and navigation.

depredaciones españolas[95]. En abril se publicó la petición que habían presentado los mercaderes a la Cámara de los Comunes el 14 de marzo del mismo año. Según éstos, que ya se habían dirigido a esta misma cámara en los años 1728 y 1730, la navegación de Gran Bretaña hacia las colonias inglesas en América había sido interrumpida por las depredaciones continuas de los españoles, haciéndose dueños de los efectos de valor de un gran número de navíos ingleses, con grave perjuicio para sus dueños, violando a la vez los distintos tratados que subsistían entre las dos Coronas. Se solicitaba al gobierno que realizase los esfuerzos necesarios para presionar y conseguir de manera definitiva que, en adelante, se acabasen los abusos, y demandara la indemnización de los daños causados por los españoles. Se trataba pues, de asegurar a los británicos el libre ejercicio de la navegación a sus colonias en las Indias Occidentales, y de éstas a Inglaterra. El memorial que envió la cámara al Rey Jorge II constaba de un estado de los pleitos que se habían mantenido con España desde el 24 de febrero de 1734 en virtud del artículo VI del Tratado de Sevilla, como también una copia de todas las memorias y de todas las representaciones que por orden de la Corte de España habían sido entregadas después de dicho tratado a los Secretarios de Estado ingleses, o a sus ministros en España, concernientes al comercio con Gran Bretaña. Además se entregaba también un memorial con documentos dados por la monarquía inglesa a sus Secretarios de Estado, concernientes al comercio con las Indias españolas, y las instancias que habían hecho creer a los españoles tener la suficiente autoridad como para arrendar o disponer del asiento[96]. A todo esto se sumó una copia del Tratado de 8 de julio de 1670.

En ese mismo año aparecía el artículo "A letter addresd to every honst man in Britain[97]", en el que se animaba al lector, para que, de forma inmediata, se iniciase un

[95]Lucena Salmoral, Manuel. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo s.- XVII-XVIII*, Síntesis, Madrid, 1999, pág. 99.
[96] El Mercurio. Abril.1738. págs 95-98.
[97] A.G.S. Leg 6908. Estado. Relaciones con Inglaterra. A letter addresd to every honest man in Britain. Publish. J. Cooper. 1738.

E 6908

A LETTE

SIMANCAS

Addres'd to

Every honest Man in *Britai*

AND

Most respectfully submitted to the Seri and Patriotal Perusal of the MINISTRY

Demonstrating,

That not only the *Honour*, the *Interest*, but e the PRESERVATION of *Great Britain*, ab lutely calls for a Speedy and Vigorous W with *Spain*, if *Britain* cannot, by amica Means, and without any further Delay, obt ample Satisfaction for the Damages she l already received from the *Spaniards*, and f Security for her Trade for the Future.

To which is added,

A POSTSCRIPT, relating to the present precarious Situat of the Affairs of *France*, and consequently the mo Improbability of her daring to declare openly in f vour of the *Spaniards*.

The Whole Interspersed

With proper REMARKS on a Pamphlet lately publis for the Service of the PLUNDERERS of the Subje of *Great Britain*.

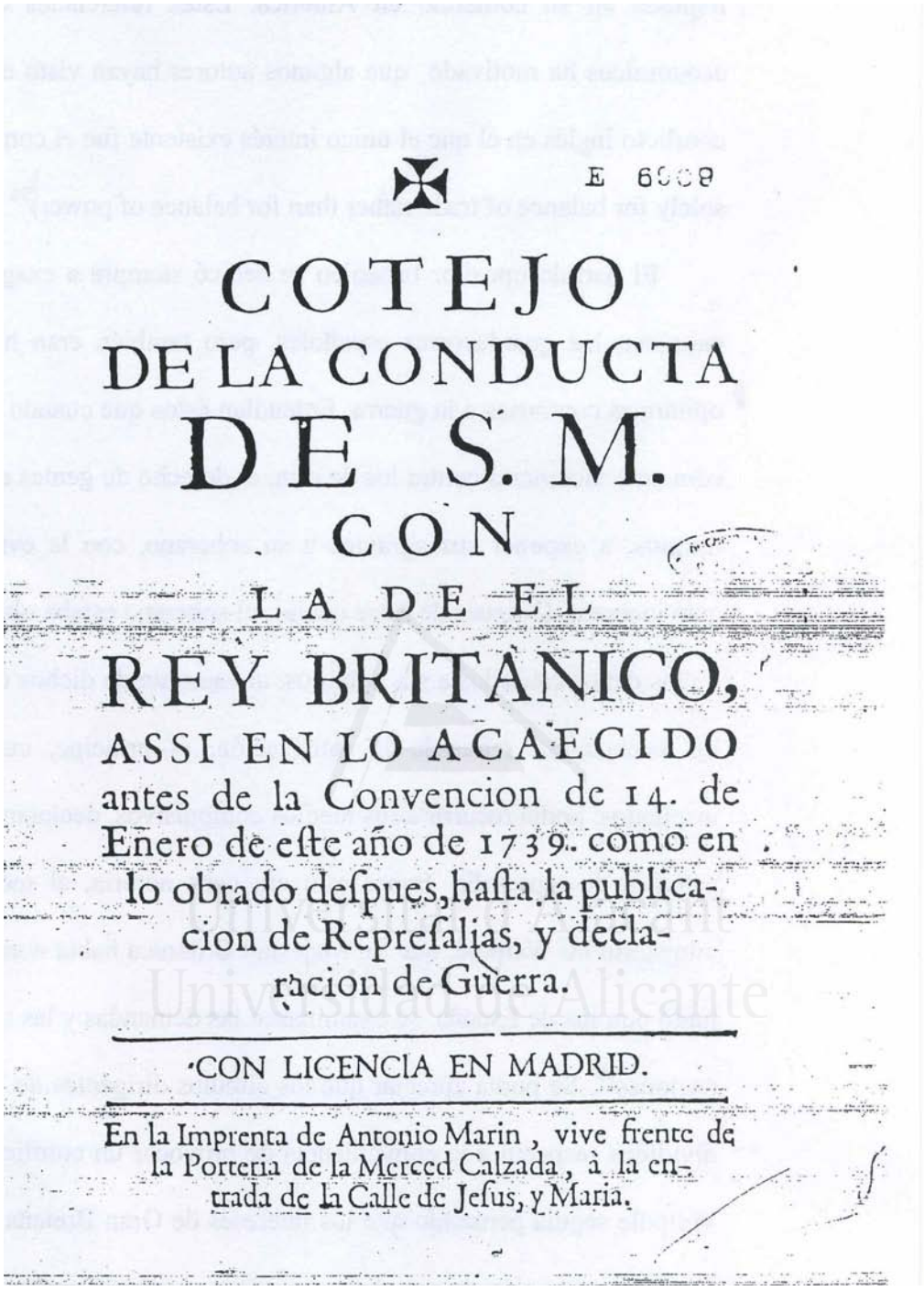
By Mr. F——R——N.

LONDON:

Printed for JOHN COOPER in *Fleet-Street*. 1738.

Price One Shilling.

A.G.S. Leg. 6908. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. "A letter addresd to every honest man in Britain". Publish. J. Cooper. 1738.



E 6909

COTEJO
DE LA CONDUCTA
DE S. M.
CON
LA DE EL
REY BRITANICO,
ASSI EN LO ACAECIDO
antes de la Convencion de 14. de
Enero de este año de 1739. como en
lo obrado despues, hasta la publica-
cion de Represalias, y decla-
racion de Guerra.

CON LICENCIA EN MADRID.

En la Imprenta de Antonio Marin, vive frente de
la Porteria de la Merced Calzada, à la en-
trada de la Calle de Jesus, y Maria.

A.G.S. Leg. 6909. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. "El cotejo de la conducta de S.M con la del Rey Británico, así en lo acaecido antes de la Convención de 14 de enero de este año de 1739, como lo obrado después hasta la publicación de represalias y declaración de guerra". Madrid. 1739.

conflicto con España como único medio de obtener una satisfacción adecuada a los daños que la monarquía de los Borbones había venido infligiendo a los intereses ingleses en su comercio en América. Estas referencias constantes a los aspectos económicos ha motivado que algunos autores hayan visto esta guerra como el primer conflicto inglés en el que el único interés existente fue el comercial (the war was waged solely for balance of trade rather than for balance of power)[98].

El partido opositor británico se dedicó siempre a exagerar mucho los daños que causaban los guardacostas españoles, pero también eran habituales en la prensa las opiniones contrarias a la guerra. Entendían éstos que cuando los súbditos de una nación cometían violencias contra los de otra, el derecho de gentes autorizaba, y obligaba a los últimos, a exponer sus agravios a su soberano, con la evidencia posible, y pruebas convincentes. Después de estas quejas, el soberano estaba obligado a pedir la reparación de los daños causados a sus súbditos, al causante de dichos daños. Si una vez probados los hechos era rehusada la satisfacción, el príncipe, cuyos súbditos habían sido insultados, podía recurrir a los medios compulsivos, declarando la guerra o concediendo patentes de represalia. Sobre esto era cosa notoria, al menos así lo comunicaba el ministerio de Walpole, que Su Majestad Británica había nombrado comisarios para que junto con los de España, se examinasen las demandas y las quejas respectivas de ambas naciones[99]. Se podía apreciar que los círculos dirigentes de Londres estaban totalmente divididos respecto a la conveniencia de provocar un conflicto con la Corona española. Walpole seguía pensando que los intereses de Gran Bretaña se defendían mucho mejor desde una situación de paz, que permitiese asegurar al menos el comercio que ya estaba en marcha, y que seguramente quedaría concluido con el inicio de un enfrentamiento[100]. Las excusas tenían que ver, sobre todo, con las posibles pérdidas económicas, en

[98] W.V. Temperley, Harold .*The causes of the war of Jenkins´ear, 1739*" TRHS. 1909. pág. 197.
[99] El Mercurio. Enero. 1738. págs. 133-134.
[100] Op. Cit. González Enciso, E. A. Ejido, T. Barrio, M. Torres, R. *Los Borbones en el siglo XVIII...*, pág. 548.

beneficio de otras Coronas, que tendría Inglaterra en caso de conflicto, pues "estas potencias estarían con total seguridad interesadas en el comercio americano[101]".

Los comerciantes británicos impulsaron una campaña para tratar de influir en la opinión del pueblo y tratar así de justificar una confrontación con España. Mediante todo tipo de panfletos y cuartillas se trató de ensalzar los ánimos y sentimientos de la nación inglesa en pro de una guerra contra la Corona española, lo que aprovechó el Duque de Newcastle para pedir la libertad de navegación en América y reivindicar la ilegalidad de las presas en alta mar[102]. Esto motivó una profunda preocupación en el ministerio de Walpole, quien constantemente hizo esfuerzos por evitar una confrontación que pusiese en juego los intereses comerciales que tenían los ingleses en España y sus colonias, tanto dentro de la legalidad, como en su cara opuesta[103].

El monarca inglés trasladó las quejas de los comerciantes británicos a Felipe V y éste contestó que se habían ordenado represalias contra los capitanes de los guardacostas que hubiesen actuado ilegalmente. El gobierno inglés dio entonces otro paso adelante y pidió la restitución de las presas, al tiempo que otorgaba patentes de represalia a los comerciantes de navíos apresados injustamente por los guardacostas españoles. Estas patentes les permitían capturar y retener a los navíos españoles hasta que se hubieran resarcido de sus pérdidas. Aquello, según Manuel Lucena, puso en marcha una auténtica batalla de corsarios sin que mediara ninguna declaración de guerra entre sus naciones[104].

Entre tanto, en el Parlamento británico no cesaban de leerse innumerables peticiones hechas por comerciantes, en las que exponían las pérdidas que causaban los guardacostas españoles, llamando a éstos, no guardacostas, sino armadores, término que indignaba al

[101] El Mercurio. Febrero. 1738. págs. 112-113.
[102] Op. Cit González Enciso, E. A. Ejido, T. Barrio, M. Torres, R. *Los Borbones en el siglo XVIII...*, pág. 548.
[103] El Mercurio. Febrero 1738. págs. 115-116.
[104] Op.Cit. Lucena Salmoral, Manuel. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo...*, pág. 99.

redactor del Mercurio Histórico y Político Español. Comentaba Mañer que el término armadores, tomado en su sentido riguroso, era "supuesto e injurioso" porque "armadores es nombre equívoco, que significa pirata, o corsario, puesto que los unos y los otros arman para el fin que se proponen; y aunque no se quiera entender aquel término por los primeros, también es injurioso en el sentido de los segundos, respecto a que las presas hechas por los españoles, prescindiendo de ser, o no justificadas, las ejecutan no armadores, sino guardacostas, destinados por el Rey Católico para impedir el comercio clandestino, propio o extranjero, en las costas de sus dominios, con paga real, para que cumplan con estas obligaciones sin permitir que por falta de ella se propasen a piratear[105]".

Aparecían en la prensa opiniones y justificaciones que apostaban por las represalias o incluso por la guerra si ésta llegase a ser necesaria. Eran artículos que inundaban las calles de Londres semanalmente, tratando de probar que la conducta de los guardacostas españoles era con total claridad improcedente, además de una violación continua de los tratados de 1666 y 1670, y finalmente del de Utrech[106].

Los abogados de la Corte de España acusaban a los ingleses de ser ellos mismos los culpables de las pérdidas de las que se estaban lamentando, al seguir manteniendo un comercio ilícito en unos dominios que no les correspondían. Justificaban que las presas hechas por los españoles eran barcos que se dedicaban al contrabando, y así eran tratados sus ocupantes: como piratas, vagabundos o perturbadores del reposo público, además de violadores de los tratados estipulados entre Gran Bretaña y España. Preguntaban si no era lícito el que un rey hiciese guardar sus puertos como lo hacían los otros soberanos, estorbando de la forma que le conviniese el comercio en sus Estados[107].

Los españoles no cesaron en sus capturas, e incluso, pese a las varias peticiones hechas por parte de los comerciantes ingleses durante el año 1737 y 1738, los incidentes se

[105] El Mercurio. Marzo 1738. pág. 92.
[106] El Mercurio. Marzo.1738. pág. 94
[107] El Mercurio. Marzo.1738. págs. 95-96.

incrementaron. La publicística inglesa insistió en que los capitanes de los navíos detenidos eran tratados inhumanamente en los presidios de América. La nación española abordaba las embarcaciones inglesas con el pretexto de registrarlas para comprobar si llevaban mercancías de contrabando, lo que según los británicos era contrario a las leyes de ambas naciones, y a los tratados que había en vigor entre ellas. Alegaban también que, aunque el Rey de España hubiera estipulado en el Tratado de Sevilla y en la declaración de 1732 que le correspondía a él reparar los daños ocasionados, no encontraban ninguna prueba de que esto se hubiese llevado a cabo o se hubiese tenido la intención de ejecutar[108]. Ninguna de las cédulas enviadas por España a sus gobernadores en América había servido de nada, puesto que no habían sido puestas en ejecución, ni ningún gobernador llamado o castigado por desobediente. En consecuencia, era imprescindible remediar la situación en beneficio del comercio inglés, poniendo término a tales insultos, para procurar una justa satisfacción a aquellos que ya habían sido perjudicados.

Durante el mes de mayo del mismo año continuaron los debates parlamentarios en Inglaterra. Robert Walpole, defensor de que las cosas continuasen como estaban, entendía que lo más fácil, pero también lo más arriesgado, era desencadenar un conflicto armado. En una de sus intervenciones en la cámara dudaba que la guerra fuese fácil de acabar una vez comenzada: "las resoluciones de esta naturaleza no producen feliz suceso, sino en tanto que ellas son el fruto de un maduro examen. Ningún derecho tenemos a exponer, o sacrificar con ligereza, la vida de alguno de nuestros compatriotas. Nuestros mercantes, según parece, han probado las quejas que ellos exponen en sus peticiones, pero yo pienso que la equidad nos obliga a que discurramos, que su parte contraria sea suficiente para

[108] Ogg, D. *La Europa del Antiguo Régimen 1715-1783*. Siglo XXI. Madrid. 1974. págs. 134-135. Este tratado de ratificó en noviembre de 1727, tras un corto conflicto entre Gran Bretaña y España. Por este tratado se abandonaron, por el momento, las aspiraciones de los Borbones españoles a Gibraltar y Menorca, comprometiéndose los firmantes, Francia, Inglaterra y España, a apoyar a Carlos, el futuro rey de España, en los ducados italianos.

refutarlas[109]”. Había que seguir presentando las quejas convenientes a la Corona española y examinar las razones que ella diese en su defensa, sin rehusar a una potencia “lo que no se rehúsa a persona alguna en nuestro Tribunales[110]”.

El caballero Guillermo Pulteney, favorable en sus planteamientos a la guerra, entendía el conflicto de una forma totalmente opuesta. Afirmaba que la nación inglesa no tenía qué sufrir con tanta paciencia y moderación los insultos que de tanto años a esta parte se habían recibido desde España: “¿cuántas veces nuestro ministro en Madrid ha presentado sus quejas, y cuántas veces ha pedido de ellas satisfacción? ¿y cuáles han sido las respuestas de la Corte de España?[111]” Estas respuestas siempre habían sido vagas, y casi siempre buscaron la forma de eludir la satisfacción exigida. Así pues, existían pocas esperanzas de conseguir un acuerdo final por la vía amistosa. Entendían los comerciantes británicos que, si se sufrían por más tiempo las rapiñas de los españoles, se pondrían en peligro los intereses comerciales de los ingleses en América. Aludiendo a épocas pasadas, se mencionaba a una España que: “estando para hacer un desembarco sobre nuestras costas, se vio en un punto humillada por la destrucción de aquella formidable armada, que ella llamaba invencible[112]”. Gran Bretaña debía atribuirse el imperio del mar, demostrando que sabían los ingleses cómo aprovecharse de esta ventaja, y así “reprimir la altivez de una nación que hace tanto tiempo que nos ofende...[113]”

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[109] El Mercurio. Mayo. 1738. pág. 82.
[110] El Mercurio. Mayo. 1738. pág. 82.
[111] El Mercurio. Mayo. 1738. págs. 83-84.
[112] El Mercurio. Mayo. 1738. págs. 83-84.
[113] El Mercurio. Mayo. 1738. págs. 83-84.

3.1.- La carta del Marqués de Villarias

El ministerio de Walpole no quería precipitarse en la toma de decisiones, ya que además del negocio que podía perderse, se encontraban en manos españolas, debido a las presas del corso, efectos ingleses por un valor de más de cinco millones de libras esterlinas, que serían retenidos por España en caso de estallar un conflicto, lo que causaría mayor desorden entre los comerciantes[114]. Además, durante aquellos meses, hubo atisbos en Madrid de un posible entendimiento entre ambas Coronas, después de que el Secretario de Estado español se hubiese reunido frecuentemente con el embajador inglés. España, según se leía, seguía sin ponerse en estado de alerta en previsión de una posible confrontación con Gran Bretaña.

Pero en mayo de 1738 el gobierno español quiso dejar claras sus intenciones de eliminar la ambigüedad que padecían los artículos de los tratados firmados entre ambas Coronas. Al aparecer publicada una carta escrita por el mismo Sebastián de La Cuadra, y entregada a Mr. Keene el 21 de febrero del mismo año, la posición española comenzó a clarificarse. Esta carta era conciliadora pero firme en sus intenciones, por lo que no satisfizo al Parlamento británico. En ella explicaba don Sebastián que después de haber sido examinadas, el 10 de diciembre de 1737 por el Consejo de Indias, todas las representaciones hechas por la Corona británica, además del memorial de las embarcaciones inglesas que habían sido tomadas en diversas partes de América por los navíos españoles, se habían dado órdenes precisas a los gobernadores de las Indias para que los bajeles que fueran en corso y los armadores, se ajustasen exactamente a todo lo que estuviese reglado por los tratados vigentes entre España e Inglaterra. Por lo que miraba a la

[114] El Mercurio. Mayo.1738. págs. 84-85.

inobservancia de las ordenes del Rey de España en América, se pedía que fuesen especificadas por el gobierno inglés todas aquellas que aún no habían encontrado satisfactoria solución, para que de esta forma "fueran de una vez por todas observadas, siendo castigados los ministros que hubiesen evitado la ejecución de las misma". Respecto al derecho a la libre navegación en los mares de las Indias Occidentales, y lo abusivo de los registros y visitas hechas a los bajeles ingleses por los de bandera española, entendían los ingleses que era directamente opuesto a lo estipulado en los artículos 14, 15 y 23 del Tratado[115] de 1667, pero en el gobierno español se entendió que dicho Tratado no contenía en ninguno de estos artículos, sino era en el octavo, cláusula alguna que justificase la navegación y el comercio de las Indias[116]. El artículo II del mencionado tratado hacía lícito el que los súbditos de ambas Coronas pudiesen pasar libremente por

[115] Op.Cit. Abreu Y Bertolano, J.A. Art. 14 del tratado de 1667: Que los navíos de guerra pertenecientes a cualquiera de los sobredichos reyes, o a los armadores particulares súbditos de uno u otro, que encontraren navíos mercantiles, que estén en alguna rada o que naveguen en alta mar, se pondrán distantes a tiro de cañón, sin acercarse más (para evitar con esta distancia todo despojo o violencia), pero si les pareciere, podrán enviar al navío mercantil una lancha con sólo dos o tres hombres a los cuales, luego que hayan entrado en él, mostrarán las letras de salvoconducto al maestre o patrón, y le manifestarán también el pasaporte, concebido según el formato, que se pondrá al pie de este tratado, y por donde no sólo les constará de estas mercaderías de que estuviere cargado el navío, sino también del lugar del domicilio y residencia en los dominios de cualquiera de los dos reyes, y asimismo del nombre del maestre o patrón, y también de el del navío, para que por estos dos instrumentos se pueda conocer cuáles son las mercaderías que conduce el navío, es a saber, si son prohibidas, o de contrabando, quién es el maestre o patrón, y finalmente, qué navío. Y las referidas letras y pasaporte tendrán tanta mayor autoridad, cuanto así por parte del rey de España, como por la de la Gran Bretaña, se corroborarán, si fuese necesario con algunas certificaciones con contraseñas, en virtud de las cuales, sean más auténticas, y de ninguna manera pueda confundirse las verdaderas faltas. Clásicos Tavera. Digibis. "Colección de los tratados de paz hasta el feliz reinado de N.S.D de Felipe V, 1598-1700". Abreu y Bertolano. J.A. Madrid. Arts. 15 y 23 del tratado de 1667: rt.- 15. Si se transportasen algunas mercaderías o bienes prohibidos de los reinos, dominios o territorios de uno u otro rey, por los pueblos, o los súbditos de cualquiera de los dos, en este caso sólo se confiscarán los bienes prohibidos, y no otros algunos, ni el referido delincuente incurrirá en otra pena fuera de ésta, salvo que saque o extraiga de los reinos y dominios del rey de Gran Bretaña dinero o moneda propia de la provincia, lana o tierra para abatanar; y de los dominios del rey de España oro o plata labrada o para labrar, en cuyos casos, las leyes de los respectivos países tendrán su fuerza y debido efecto. Art.- 23. Y en caso que suceda aprehenderse en los dichos navíos las mercaderías prohibidas, vulgarmente llamadas de contrabando, que se declararán más abajo, por los medios sobredichos se sacarán del navío y será denunciado y confiscados ante los jueces del almirantazgo u otras competentes; pero de suerte que el mismo navío y la demás mercaderías libres y prohibidas que en él se encontrasen, de ningún modo serán embargadas o confiscadas por esta causa.

[116] Op.Cit. Abreu y Bertolano, JA. Art. 8 del tratado de 1667: que los súbditos y vasallos del rey de la Gran Bretaña podrán llevar y conducir libremente cualquier fruto, género y mercadería de la India Oriental a cualquier dominio perteneciente al rey de las Españas, con tal que conste por testimonio de los diputados de la compañía de la dicha India Oriental, residentes en Londres, que los referidos frutos y mercaderías han sido traídos o proceden de las conquistas, colonias o factorías de ingleses en la misma forma, y con el mismo privilegio, y según el contexto, tenor y efecto de las ordenanzas y concesiones que se despacharon a favor de los vasallos de las Provincias Unidas de los Países Bajos en las Reales Cédulas expedidas acerca de las mercaderías prohibidas o de contrabando, en 27 de junio y 3 de julio de 1663, y publicadas en 30 de junio y 4 de julio del mismo año. Y por lo que mira a ambas Indias, y a otras cualesquiera partes, quiere la corona de España que todo lo que se concedió a los Estados Generales en las Provincias Unidas de los Países Bajos por el Tratado de Münster, celebrado en el año 1648, se entienda otorgado y concedido al rey de la Gran Bretaña y a sus vasallos, con la misma firmeza y amplitud que si estuviese aquí inserto capítulo a capítulo, y punto por punto, sin omitir cosa alguna ; observándose las mismas leyes a que están obligados y sujetos los súbditos de dichos Estados, y manteniéndose de una y otra parte una recíproca amistad.

mar y tierra, y por los ríos a los países, confines y tierras, donde el trato y comercio habían sido practicados hasta el presente, "y que pudiesen tratar, comprar y vender tan libre, y seguramente, como los habitantes de los lugares respectivos". Pero el trato y el comercio libre, términos hallados en el artículo IV, y repetidos en el VII, no se ajustaban a lo que "jamás había estado permitido ni en los mares, ni en la tierra firme de las Indias, sino en los puertos del continente de Europa, por lo que, ni estos artículos, ni los demás del tratado alegado, podían ser entendidos en relación con la navegación y el comercio en las Indias, sino referentes a Europa[117]". Según el Secretario de Estado español, se podía llegar a la misma conclusión al leer el artículo V del mismo Tratado, en el que se interpretaba que podían ser cargadas las mercaderías de estos reinos, pagando los derechos estipulados por las leyes españolas[118]. Esta idea se hallaba también en el articulo VI, en el que se dejaba explícito que "no se exigiría nada de mayores derechos, que aquellos que son costumbre, y

[117] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. Art. 7 del tratado de 1667: Que será lícito a los súbditos del rey de la Gran Bretaña comerciar, así introduciendo, como extrayendo mercaderías en España, y demás tierras y dominios cualesquiera sujetos al rey de España, en donde anteriormente han acostumbrado a ejercer el tráfico y comercio, y asimismo vender y extraer todo género de paños, mercaderías y manufacturas sacadas de las Islas Británicas, juntamente con las manufacturas, bienes, frutos y géneros propios de las islas, ciudades o colonias sujetas al dominio del rey de la Gran Bretaña; y asimismo todos aquellos bienes que hubieren comprado los factores o agentes de negocios de los referidos súbditos, así de la parte de acá, como de la de allá del Cabo de Buena Esperanza, sin la menor obligación de declarar o manifestar a qué personas o a qué precio han vendido estas mercaderías, y géneros que tuvieren, y sin vejación o molestia alguna, por los yerros que suelen cometer los maestros de navío en orden al registro de las mercaderías, o bienes de esta naturaleza. Asimismo, los referidos súbditos podrán salir a su arbitrio de los dominios del rey de España y partir libremente a cualesquiera territorios, islas, dominios o provincias del rey de la Gran Bretaña, que les pareciere, u a otros cualesquiera lugares que quisieren, con todos sus bienes, caudales y mercaderías, habiendo pagado antes los derechos y portazgos que se deben exigir según los artículos antecedentes. Además de esto, si quedase en el puerto en donde estuviesen alguna parte de las mercaderías que llevaren, la cual no haya querido descargar, podrán detenerla, y guardarla y llevarla consigo en sus navíos, o bajeles cualesquiera, sin pagar nada absolutamente, bajo el nombre de derecho o portazgo, con la misma exención que si de ningún medio hubiesen tocado, o entrado en las puertas o bahías del rey católico. Finalmente todos los bienes, caudales, mercaderías, navíos u otras embarcaciones llevadas a los dominios y lugares del rey de la Gran Bretaña bajo el nombre de presa, y judicialmente pronunciados y declarados por presa legítima, se entenderán y refutarán en virtud de este artículo por mercaderías y bienes propios de las Islas Británicas.

[118] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. Art. 5 del tratado de 1667: Asimismo se ha acordado que los géneros y mercaderías que los súbditos que rey de la Gran Bretaña compraren en España o en otros reinos, o dominios sujetos al rey de España, y los cargaren en sus propios navíos, o en otros prestados o fletados, no estarán sujetos, ni serán gravados de ninguna manera con algunos derechos, portazgos, diezmos, subsidios, u otras cargas, fuera de aquellas a que están obligados en igual caso los mismos naturales, y todos los demás extranjeros que comercien en los distintos lugares. Además de esto, los mercantes y súbditos sobredichos en sus compras, ventas y contratos de sus mercaderías, así por lo tocante al precio, como a la paga de todos los derechos, tendrán y gozarán siempre de los mismos privilegios que los súbditos naturales; y les será lícito comprar para sí bienes y mercaderías, y cargar los que hubieren comprado en sus navíos: de tal manera que no será permitido detener en el puerto con ningún pretexto los dichos navíos cargados después de la paga de los derechos debidos, ni mover pleito, o controversia alguna a los cargadores, mercantes, factores, o agentes de negocios empleados en la compra o carga de estos bienes después de la partida del navío, sobre alguna cosa perteneciente al navío, a los bienes o a la carga de ellos.

estaban reglados por la tarifa que debía haber en cada aduana[119]". Respecto a la navegación en las Indias y el comercio en aquel territorio, sólo encontraba mención el gobierno español en el artículo VIII, donde se concedía a Gran Bretaña todo lo que había sido concedido a las Provincias Unidas por el Tratado de Münster del año de 1648, sin distinción alguna, y en observancia de las leyes y condiciones a las que los súbditos de las Provincias Unidas estaban obligados, y ceñidos[120]. Esta ultima condición estipulaba que no se podía hacer rehusar a los ingleses de todo aquello que estaba acordado y concedido a favor de los Estados Generales, pero también les obligaba a la observación de las leyes encargadas de reglar el comercio con las Indias Occidentales en lo firmado en Münster, más concretamente en su artículo VI[121]. El Tratado concluido entre las dos Coronas en Madrid el 8 de octubre de 1670 precisaba esta restricción en el artículo VIII: "los súbditos respectivos de cada una de las potencias contratantes, se abstendrán de ir a comerciar y

[119] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. Art. 6 del tratado de 1667.- Y para que los oficiales y ministros de cualesquiera ciudades, villas y lugares, que están bajo la obediencia de uno u otro de los confederados, no exijan, ni tomen de los respectivos mercantes o súbditos, mayores derechos, tasas, estipendios, recompensas, dones, o alguna otra cosa, fuera de aquellas que pueda exigirse de derecho según la fuerza y tenor de este tratado; y para que los mercantes y pueblos sobredichos, puedan saber ciertamente y distinguir con claridad lo que se ha establecido y determinado tocante a los derechos, se ha convenido, y concluido , que en todas las oficinas y puertos de las aduanas de cualesquiera ciudades, villas y lugares sujetos a uno u otro, de los serenísimos reyes, en donde suelen pagarse estos portazgos, o derechos, se fijarán ciertas tablas o aranceles, en los cuales se notará con claridad la justa razón, o tasa de las cargas, derechos, subsidios y pagas cualesquiera, debidas así al Real Fisco, como a los oficiales de la aduana; es a saber, constará y se notará la tasa de las especies de mercaderías que se llevaren, o extrajeren de la provincia, contadas cada una de por sí, y que si algún oficial o diputado suyo exigiera derecho o indirectamente, pública o privadamente, o tomare, o percibiere, que se le de alguna cantidad de dinero bajo el nombre de derecho, carga, don, estipendio, recompensa, o débito por alguno de los referidos mercantes, o súbditos fuera de lo prescrito por los dichos aranceles, se ha convenido que el dicho oficial, o diputado que de este modo delinquiere, y fuese convencido de su delito ante juez competente de aquel país, será castigado con la pena de cárcel por tres meses continuos, y obligado a pagar el triple del valor del dinero, o de cualquier otra cosa injustamente tomada, según se ha dispuesto arriba; y la una mitad de esta vuelta se aplicará al Real Fisco del rey de España, o del de la Gran Bretaña; y la otra mitad al denunciador conforme a derecho, ante juez competente, en aquel país en donde fuere aprehendido el delincuente que hubiese hecho esta ofensa.

[120] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. Art. 8 del tratado de 1667.- Los súbditos, habitantes, mercantes, pilotos, patrones y marineros de los reinos, provincias y tierras de ambos reyes respectivamente, se abstendrán y guardarán de comerciar y navegar a los puertos y lugares donde haya fortalezas, almacenes de mercaderías, o castillos, y en todos los demás que una u otra parte ocupa en la India Occidental; es a saber, los súbditos del rey de la Gran Bretaña no dirigirán su comercio, ni navegarán a los puertos, o lugares que el rey católico tiene en dicha India, ni comerciarán en ellas; y recíprocamente, los súbditos del rey de España no navegarán a los lugares que allí posee el rey de la Gran Bretaña, ni comerciarán en ellos.

[121] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. Art. 6 del tratado de 1648.- Y en cuanto a las Indias Occidentales, los súbditos y habitantes de los reinos, provincias y tierras de los dichos señores Rey y Estados respectivamente, se abstendrán de navegar y traficar en todos los puertos, lugares y plazas guarnecidas de fuertes, lonjas o castillos, y en todos los demás poseídos por una u otra parte; es a saber, que los súbditos de dicho señor rey no navegarán ni traficaran en los ocupados por dichos señores Estados, ni los súbditos de los dichos señores Estados en los tenidos por dicho señor rey; y entre las plazas tenidas por dichos señores Estados serán comprendidas las que los portugueses han ocupado en el Brasil a los dichos señores Estados desde el año de 1641, como también todas las demás plazas que poseen al presente, mientras las ocupen los dichos portugueses, sin que el artículo antecedente pueda derogar lo contenido en el presente.

navegar a los puertos y lugares, que la una o la otra de las dos naciones, ocupa en las Indias Occidentales". Expresamente se lee en este articulo: "los súbditos de S.M.B. no irán a negociar, ni a navegar, ni harán comercio alguno en los puertos y lugares que el Rey posee en las Indias Occidentales[122]". Todo lo anterior destruía las argumentaciones inglesas que trataban de justificar su derecho a navegar y comerciar con América. La única permisión de navegar sería la de seguir su derrota a sus islas y plantaciones, de lo que resultaba que ellos estaban sujetos a la confiscación de sus navíos, siempre que se verificase que éstos habían mudado de dirección sin necesidad, para acercarse a las costas españolas[123]. Finalizaba la carta Sebastián de La Cuadra aludiendo al mandato de Felipe V, quien aclaraba "que su intención no era otra más que la de mantener las buenas relaciones con Inglaterra y, que ya había expedido las órdenes oportunas para que se reparasen los daños causados a quienes debían ser compensados[124]".

Los Estados Generales de las Provincias Unidas no querían ser partícipes de las quejas que venía haciendo la Corona británica, y hacían declaración expresa de lo justificado de los incidentes entre ingleses y españoles. El Mercurio de junio de 1738 presentaba este dato como un gran logro del Marqués de San Gil, embajador español en los Estados Generales, despejando las inusitadas dudas que se cernían, aún entonces, respecto si las Provincias Unidas tomarían partido en las quejas, para exigir a España el pago de indemnizaciones[125].

El poco agrado de la contestación de Sebastián de La Cuadra a los ingleses, "provocó de inmediato una confrontación de corsarios españoles e ingleses sin que hubiese

[122]Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. Art. 8 del tratado de 1667.- Los súbditos, habitantes, mercantes, pilotos, patrones y marineros de los reinos, provincias y tierras de ambos reyes respectivamente, se abstendrán y guardarán de comerciar y navegar a los puertos y lugares donde haya fortalezas, almacenes de mercaderías, o castillos, y en todos los demás que una u otra parte ocupa en la India Occidental; es a saber, los súbditos del rey de la Gran Bretaña no dirigirán su comercio, ni navegarán a los puertos, o lugares que el rey católico tiene en dicha India, ni comerciarán en ellas; y recíprocamente, los súbditos del rey de España no navegarán a los lugares que allí posee el rey de la Gran Bretaña, ni comerciarán en ellos.
[123] El Mercurio. Junio.1738. págs. 88-95.
[124] El Mercurio. Junio.1738. págs. 88-95.
[125] El Mercurio. Junio.1738. págs. 100-116.

mediado por ninguna parte declaración de guerra[126]". La escuadra mandada por el Almirante Haddock había partido ya para el Mediterráneo, y la flota destinada para las Indias Occidentales, de la que el comandante aún no había sido nombrado, esperaba las órdenes para ponerse a la vela, "compuesta de 14 naos de guerra: una de 80 cañones y 600 hombres, 3 de 70 y de 500 hombres, 6 de 60 y de 400 hombres, y 4 de 50 y de 320 hombres. En todo, 850 cañones y 5780 hombres de equipaje"[127].

La respuesta de la Corte británica a la carta de Sebastián de La Cuadra de 21 de febrero de 1738, dejaba clara la insatisfacción inglesa[128]. La monarquía española sería acusada de incumplimiento de lo acordado entre ambas potencias, y se exigiría de inmediato la restitución y satisfacción de los diferentes casos que eran remitidos a la Corte de Madrid el 10 de diciembre[129] de 1737. La invocación de los tratados de 1667 y 1670 serían una constante en la réplica inglesa, que trataba de hacer ver y demostrar lo incorrecto de la interpretación dada por la Corte española a lo convenido entre ambas potencias en el siglo XVII. Y ante la posibilidad de que el conflicto siguiese por los mismos derroteros, el Almirantazgo inglés daba órdenes para armar 30 navíos más de 50 a 70 cañones que debían unirse a la escuadra del almirante Haddock, quien, el 19 de junio de 1738 ya había llegado a Cádiz. Otros serían destinados al Golfo de México[130].

En la publicación del mes de agosto se podía leer la primera apreciación del gobierno inglés respecto al montante de la indemnización que debían satisfacer los españoles a Gran Bretaña. El artículo comenzaba dando a entender que en Inglaterra todo estaba dispuesto ya para la guerra. Además, se informaba del aumento en 10.000 marineros de la armada inglesa, y de la aprobación del Parlamento de un presupuesto extra de 520.000 libras, con

[126] Op.Cit. Lucena Salmoral, Manuel. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo...*, pág. 99.
[127] El Mercurio. Junio.1738. págs. 116-117.
[128] El Mercurio. Julio.1738. págs. 94-97.
[129] El Mercurio. Julio.1738. págs. 95.96.
[130] El Mercurio. Julio.1738. pág. 118.

el único objetivo de convencer a la monarquía española de llegar a un acuerdo razonable[131].

Según las cuentas de los comisarios de comercio británicos respecto a la producción de palo de Campeche, haciendo cálculos sobre los últimos años en que éstos dispusieron del privilegio, tanto legal como ilegal, y teniendo en cuenta embarcaciones y demás, el total de las pérdidas sufridas por este producto ascendía a más de seis millones de libras esterlinas[132], desde 1716 hasta 1738. Citando los ingleses una lista publicada en el Daily-Journal, los españoles habrían tomado a los ingleses desde la Paz de Utrech, 275 embarcaciones, lo que elevaría la deuda a 16 millones de libras esterlinas. Respecto al sitio de Gibraltar de 1727, éste causó a Inglaterra unos gastos de otros 6 millones de libras esterlinas, a lo que se debían sumar unos intereses del 8%, lo que incrementaba la indemnización en 8 millones más, para resultar un total de la deuda de algo más de 30 millones de libras esterlinas[133]. A todos estos cálculos se refería el redactor del Mercurio con cierto sarcasmo: "si estamos por este ultimo cálculo, que con la misma satisfacción que los antecedentes nos pone el escritor anglicano, reducido a nuestra moneda... bien podemos pedir al Rey que envíe sus órdenes a Veracruz y a Cartagena en Indias, para que media docena de flotas y galeones vayan a descargar a Londres. Y aún con eso no bastaría[134]".

Aunque existía la posibilidad de la mediación de Francia, los ingleses, no solamente no la deseaban, sino que confiaban poco en ella, puesto que entendían que la unión de intereses entre Borbones era un hecho, y no habría lugar a esperar un resultado satisfactorio. No estaban del todo en lo cierto, ya que la política francesa seguía siendo la de no intervenir de forma directa en el conflicto.

[131] El Mercurio. Agosto.1738. pág. 103.
[132] El Mercurio. Agosto.1738. págs. 104-107.
[133] El Mercurio. Agosto. 1738. págs. 108-109.
[134] El Mercurio. Agosto. 1738. págs. 110-111.

4.- La Convención del Pardo

Pero el problema de la indemnización de presas motivó un acuerdo preliminar entre ambas naciones, que se ajustó en la Convención del Pardo de enero de 1739: entre agosto y noviembre de 1738 se sucedieron distintas reuniones para tratar los asuntos pendientes en una posible convención destinada a darle una última oportunidad a la paz. La convención, de 9 de septiembre de 1738, firmada en Londres por los ministros del monarca inglés y por los correspondientes del monarca español, no fue aceptada de buen grado en la Corte española, y así lo hacía saber Tomás Geraldino, embajador de España en Inglaterra, a los interesados. Ésta, al parecer, llegaba firmada de Madrid a Londres el 26 de octubre, sin que Mr. Keene fuese conocedor de las muchas restricciones a las que había sido sometida en la Corte española[135]. En el Mercurio aparecen publicadas como restricciones más importantes las siguientes: todo lo concerniente a la bahía de Campeche, la visita a los navíos ingleses y la ausencia de la cédula para la Compañía del Mar del Sur[136].

Después de diversos consejos en presencia del monarca inglés y de muchas conferencias con el embajador español, los ingleses rehusaron el acuerdo y, tras los correspondientes retoques, fueron de nuevo enviados los artículos a Mr. Kenne en España, con la intención de comprobar si ahora serían del gusto de Felipe V[137]. En secreto, y de nuevo sin el conocimiento del embajador británico, el proyecto de la convención vuelve a ser enviado a Londres al embajador español con las mismas restricciones con las que había llegado a Madrid un mes antes[138].

[135] El Mercurio. Noviembre. 1738. pág. 99.
[136] El Mercurio. Noviembre. 1738. pág. 100.
[137] El Mercurio. Noviembre. 1738. pág. 100.
[138] El Mercurio. Diciembre. 1738. pág. 126.

Los ingleses insistieron a su embajador en que la convención firmada en Londres por Geraldino debía ser cumplida sin restricciones. La Compañía del Mar del Sur no quería desistir de ninguna de sus pretensiones, por estar todas fundamentadas en el Tratado de Asiento y, la Corte inglesa persistía a la hora de exigir la libertad de navegación sin que las embarcaciones inglesas estuvieran sujetas a la visita de los guardacostas españoles, a no ser que estas visitas fueran realizadas a una cierta distancia de la costa, a lo que habría que sumar la protesta constante por la toma de una serie de bajeles en Campeche. España, y los correos que se recibían en Londres, mostraban su contrariedad a la hora de aceptar las condiciones inglesas[139].

Bethencourt menciona un plan ideado por Tomás Geraldino, aunque aprecia el mismo autor que éste proyecto fue obra de Walpole. El plan se reducía a lo siguiente: 1) Evaluación por parte de ambas naciones de los perjuicios sufridos, lo que permitiría a Walpole obtener la posibilidad de indemnizar a los súbditos británicos. 2) Felipe V no desembolsaría gran cantidad de dinero, ya que Walpole conseguiría de la Compañía del Mar del Sur el pago de sus deudas. La suma final ascendía a 95.000 libras. Este plan sería firmado por los plenipotenciarios en septiembre en Madrid, aunque sufrió algunas modificaciones. Pero Felipe V consideró inaceptable la inclusión en él del término *libre navegación*, y que la colonia de Georgia quedase dentro de la de Carolina del Sur, además de la necesidad de aclarar la actitud de la Compañía del Mar del Sur, problema que adquiriría importancia en el futuro hasta la declaración de guerra.

Mientras transcurrían las negociaciones, las acciones armadas no cesaban y hacían más complejo un posible acuerdo. En el mes de enero se recibieron en Londres unas cartas, procedentes de Jamaica, en las que se informaba del apresamiento por parte de los ingleses de varios buques españoles, entre ellos el Nuestra Señora del Rosario y el San Francisco

[139] El Mercurio. Diciembre. 1738. pág. 95.

Xavier, comandado por el capitán Espinosa. También fue apresada una tartana española de seis cañones y, siendo su tripulación juzgada por el Tribunal del Almirantazgo inglés, fue condenada a la horca, lo que motivó la protesta del embajador español en Londres, acelerando el desacuerdo entre España e Inglaterra[140].

En el mes de febrero, en El Escorial, el ministro inglés recibía la refutación de las restricciones que había puesto España a la Convención de 9 de septiembre. En conversación privada con el secretario español de La Cuadra, comenta Mr Keene "que los artículos rechazados eran el alma de la convención y, S.M.C., habiendo prometido ratificar los preliminares en la forma en que serían enviados de Londres, ya no permitían el poderse mudar, pues en eso, el Rey su amo, no podría dejar de resentirse de una tal variación, y tomar las medidas que su prudencia le sugiriese". El Secretario de Estado español respondió que "él creía que S.M.C. tendría menos dificultad el firmar sin restricción la Cédula para la Compañía del Mar del Sur, y el artículo que mira a la indemnización de los negociantes ingleses, que conceder el tercer artículo (que prohibía que las embarcaciones inglesas fuesen visitadas), porque si consintiese esta excepción, concedería España en esta ocasión mucho más de lo que jamás había concedido en ningún tratado, de lo que no se ve razón para ello; pero que no obstante, no dudaba el que se hallarían algunos expedientes para que esta dificultad también se allanase[141]".

Finalmente, ambas Coronas llegaban de nuevo a un principio de acuerdo en otra convención, ya que de la de 9 de septiembre España no quería ni oír hablar. Este nuevo principio de acuerdo llegaba a Londres firmado tanto por el señor Keene como por el Secretario de Estado español Sebastián de La Cuadra[142]. Así, en el mes de febrero, aparecía en el Mercurio un discurso del Rey Jorge II en el Parlamento inglés en el que se aclaraban las dudas existentes respecto a la resolución o no del posible conflicto. El Rey incidía en su

[140] El Mercurio. Diciembre. 1738. págs. 95-96.
[141] El Mercurio. Diciembre. 1738. págs. 112-113.
[142] El Mercurio. Febrero. 1739. págs. 94-96.

discurso en el enorme esfuerzo hecho por él y por sus ministros en la defensa de los derechos de sus súbditos, para tratar de evitar que su pueblo fuese agraviado por una potencia extranjera, motivo suficiente para provocar que un rey utilizara todo el poder del que disponía para persuadir a los enemigos. Para esto no escatimaría los medios. Algunas medidas adoptadas ya estaban dando el resultado esperado, traducido en la conclusión de una convención por la que España se comprometía a pagar las pérdidas del pueblo inglés, además de prevenir y disipar, de entonces en adelante, todas las causas y pretextos de quejas con una observancia de los tratados firmados entre ambas Coronas[143]. La petición por parte del monarca de comprensión al Parlamento inglés y el llamamiento a la concordia con España, quedaba pendiente de un hilo, ya que los comunes hacían ver en sus debates que, aunque fieles a la obediencia que debían al monarca inglés, no podría ser permitida mas deshonra a la nación inglesa, a lo que contestaba Jorge II "yo tomaré las medidas más convenientes, para asegurar en lo venidero el comercio y la navegación de mis vasallos[144]".

En marzo, la noticia era la publicación de la Convención del Pardo de 14 de enero de 1739, referente a las diferencias entre las Coronas de España y de Gran Bretaña, respecto a la visita, pesquisas, reglamento de límites y otros agravios alegados de una y otra parte, producidos tanto en las Indias Occidentales como fuera de ellas. En su primer artículo se convenía trabajar con toda la aplicación posible para conseguir los fines deseados. El objetivo era arreglar de manera definitiva las pretensiones respectivas de las dos Coronas, tanto por lo que miraba al comercio, como a la navegación en América, en Europa y a los limites de La Florida y de La Carolina, además de lo referente a otros puntos que quedaban también para determinar, siguiendo en todo los tratados de los años 1667, 1670, 1713, 1715, 1728 y 1729, incluidos los del Asiento de Negros y el de la Convención del año 1716. Se preveían ocho meses para la conclusión de lo pactado por parte de los

[143] El Mercurio. Febrero. 1739. págs. 97-102.
[144] El Mercurio. Febrero. 1739. págs. 103-106.

plenipotenciarios. El artículo segundo hacía referencia a los límites de La Florida y La Carolina, los que debían quedar, hasta la firma de la convención, tal y como se hallaban al presente. El artículo cuarto obligaba a la Corona española a indemnizar, con la cantidad de 98.000 libras esterlinas, a la nación inglesa por todas las pérdidas que se habían causado, después de haberse considerado las demandas y pretensiones de las dos Coronas. En el artículo V se establecía que el valor de los bajeles Uvoolball, que fue tomado y traído al puerto de Campeche el año de 1732; el Loyal Carlos, el Dispatch, el Jorge, y el Príncipe Williams, que habían sido traídos a La Habana el año de 1737; y el San James, traído a Puerto Rico en el mismo año; que en caso de ser restituidos, sería su valor rebajado de las 95.000 libras, lo que no implicaría que dicho pago sufriera retraso alguno por este motivo. La convención sería firmada en El Pardo[145], el 14 de enero de 1739.

De todos modos, este acuerdo no satisfacía ni a la mayoría de los mercaderes, ni mucho menos a los dirigentes de la Compañía del Mar del Sur, que pese a ser reclamados a comparecer en la Cámara de lo Comunes, no acudirían[146]. Al contrario, tras reunirse en asamblea, todavía exigieron unas cantidades astronómicas de dinero en compensación de los daños causados por los guardacostas españoles: más de 2.600.000 libras[147].

Un escritor del partido de la Corte inglesa publicaba un artículo titulado "Perjuicio del público, contra la Convención, y tratado con España, por preguntas, y respuestas[148]". Este autor, entre otras cosas, hacía referencia a las causas que estaban provocando todo el malentendido. Las desavenencias eran inconvenientes por las grandes pérdidas que sufriría el comercio inglés, a menos que todos los puntos en desacuerdo fueran recogidos de nuevo en un tratado de obligado cumplimiento, eso sí, teniendo en cuenta los tratados[149] de 1667

[145] El Mercurio. Marzo. 1739. págs. 57-64.
[146] El Mercurio. Marzo. 1739. pág. 82.
[147] El Mercurio. Marzo. 1739. pág. 82.
[148] El Mercurio. Marzo. 1739. pág. 83.
[149] El Mercurio. Marzo. 1739. pág. 86. "Que según explica dicho autor queda claramente estipulado que "en caso de que se halle uno u otro bajel en los puertos o vecindad de la otra nación, con municiones de guerra, u otros géneros de contrabando, podrán ser visitados y detenidos por la parte que se halla perjudicada. Pero que si una embarcación, por

y de 1670. Para el autor, España, durante más de cincuenta años y desde la firma de los tratados de 1667 y de 1670, nunca había faltado a lo acordado, al menos lo suficiente como para que este incumplimiento del articulado fuese motivo de queja al resto de las naciones. Para él, sólo existían dos formas de proceder: negociando de manera amigable o por medio de la fuerza, con lo que se había conseguido persuadir al Rey de España para que aceptase la firma de la convención, o con el pago de las indemnizaciones correspondientes[150].

Abril y mayo transcurrían mientras los comisarios de ambas naciones intentaban mantener los acuerdos estipulados en la convención. Entretanto, Felipe V hacía pública su negativa a pagar las 98.000 libras si no recibía a cambio las 68.000 admitidas como deuda por la Compañía del Mar del Sur[151] a la Corona española[152]. Además, de La Cuadra se negaba, en conferencia con Benjamín Keene, a no ejecutar más visitas a los navíos ingleses[153]. Se hacía público el desplazamiento de tropas inglesas a la colonia de Georgia al mando del general Oglethorp y, en lo referente a Europa, se mantenía al almirante Haddock en el Mediterráneo. Por parte de los Borbones, se detectaba la preparación de una armada francesa en el puerto de Brest de siete navíos y 2.000 hombres, de la que se desconocía su destino[154].

Pero en realidad, después de la Convención de El Pardo, España creyó la paz asegurada: desmovilizó fuerzas, desarmó navíos, normalizó el comercio, ordenó el regreso de los buques con azogue y puso en ejecución las medidas acordadas en la

---

huir de los piratas, por falta de víveres, etc, se viese obligada a entrar en puerto, no sólo en él debe ser recibida amigablemente, sino ser proveída de todo lo que le faltase, después de lo cual deberá partir".

[150] El Mercurio. Marzo. 1739. págs. 88-89.

[151] Op.Cit. Bethencourt Massieu, A. *Relaciones de España bajo Felipe V ..., pág.* 606. Años antes, ante los malos resultados obtenidos por la Compañía del Mar del Sur, el gobierno español procuró acelerar su crisis definitiva. Para ello negó la devolución de bienes incautados en últimos años, retrasó la expedición de cédulas para el Navío de Permiso, y devaluó el peso en los años 1726 y 1727. Walpole logró predisponer a la Compañía a la negociación en 1737, reconociendo una deuda adquirida con la Corona española de 68.000 libras, pero en 1738, los directores de la Compañía se negarán al pago de una sola libra mientras que Felipe V no reconozca sus exigencias. La discusión más dura entre Keene y De la Cuadra a la hora de redactar la Convención del Pardo giró en torno a este cuestión y finalmente se llegó a un acuerdo de indemnizaciones recíprocas.

[152] Es importante destacar que también en el tratado de 1721 entre España e Inglaterra, el rey de Gran Bretaña aceptó la restitución de daños y perjuicios causados en la batalla naval en las costas de Sicilia del año 1718.

[153] El Mercurio. Mayo. 1739. págs. 88-89.

[154] El Mercurio. Mayo. 1739. pág. 89 y El Mercurio. Mayo. 1739. pág. 98.

convención. Mientras tanto, Gran Bretaña emprendió un camino totalmente distinto por influencia del Duque de Newcastle: los oficios que se enviaron a la capital de España fueron violentos, la Compañía se negó al pago de la deuda, y se dieron contra-ordenes al almirante Haddock para que permaneciese amenazante frente a las costas españolas, además de disponer la caza de los azogues que volvían de América.

Las publicaciones de la prensa en general hacían referencia al final del plazo para pagar las 95.000 libras acordadas por parte de la monarquía española, ya que la Convención de El Pardo estipulaba que la deuda se haría efectiva antes de los cuatro meses posteriores a la firma de los acuerdos[155]. El Mercurio publicaba en julio de 1739 un debate parlamentario en el que el Rey Jorge II daba las gracias a la cámara por haber concedido el dinero necesario para aumentar sus fuerzas por mar y por tierra, agradeciendo "el gran cuidado que había mantenido el Parlamento por la vigía del bien de la patria[156]". Uno de los oradores de la cámara, en una de las intervenciones del mes de julio de 1739, denunciaba "los insultos y ofensas reiteradas que los súbditos de Inglaterra habían tenido que soportar por parte de los españoles. Estos insultos habían llegado a tales alcances que, era ya necesario el emplear medios más eficaces que las simples palabras[157]".

La Corte inglesa resolvía armar sin pérdida de tiempo 30 navíos de línea, 2 galeotas de bombas y 2 brulotes, a la vez que mediante leva se tomaban 2.000 hombres que serían enviados a Chatan. Se hicieron regresar a Inglaterra diez regimientos procedentes de Irlanda, a la vez que se ordenaba que todas las compañías militares inglesas se aumentasen once hombres, lo que hacía un total de 10.000 soldados más[158].

[155] El Mercurio. Junio. 1739. págs. 100-101.
[156] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 86.
[157] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 90.
[158] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 91.

Los ingleses proclamaban que los armamentos de guerra que se veían obligados a hacer eran causados por los españoles, quienes debiendo pagar voluntariamente las 95.000 libras esterlinas no lo habían querido ejecutar, faltando así a lo estipulado. Esto excusaba las posibles represalias y el uso de la fuerza, en caso de que los ingleses hubiesen cumplido con las obligaciones de la referida convención. La Corona británica en el acuerdo ofreció dos cosas: "que retirarían a los puertos de su reino la escuadra del almirante Haddock y, que despacharían sus ordenes a América para que las disensiones sobre La Carolina y La Georgia no pasasen adelante, sino que se mantuviesen en el estado en que se hallaban antes, hasta la decisión del congreso de Madrid". Otras dos cosas se ofrecieron por parte de España: "mandar a América iguales ordenes, dirigidas para el propio asunto, y pagar por vía de reparo y compensación las 95.000 libras esterlinas a los ingleses". Según aparece publicado en el Mercurio, la Corte de España cumplió inmediatamente con la primera condición, cursando sus órdenes a América, y no faltó a la segunda hasta que se cumplieron los cuatro meses estipulados en la convención. Sin embargo, la Corte de Londres cumplió en parte con lo acordado, y retiró la escuadra del almirante Haddock, aunque no mandó órdenes a América, "dejando a los ingleses con las manos libres en aquel continente, mientras que los españoles, con las órdenes de su rey, las tuvieron atadas". Para cumplir la primera condición, la Corte de Londres envió una fragata al almirante Haddock con la orden de que se retirase, "y pareciéndole después que no estaba bien hecho lo mandado, porque ya no tenia animo de cumplir con lo estipulado en La Convención del Pardo, le remitió contraorden para que no lo ejecutase; y para mostrar a España, y aun a todo el mundo, que no quería estar por lo ajustado en la convención, repitió segunda orden al almirante ratificando la primera, y mandándole se viniese a Gibraltar, que fue lo mismo que desnudar la espada y ponérsela a los españoles sobre la cabeza, y discurriendo que haría mejor su juego con armas dobles, lo reforzó con 14 naos de guerra, sobre otras tantas

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

con que él se hallaba[159]". Este hecho miraba a dos fines: hacer cumplir a España el pago de las 95.000 libras, y conseguir unos acuerdos beneficiosos para Inglaterra en el congreso de Madrid. Todo esto ocurría dentro del término de los 4 meses establecidos, por lo que España no sólo no había faltado a lo acordado en El Pardo sino que había cumplido sus ofertas: en Madrid hizo abrir las conferencias, envió con puntualidad sus órdenes a América, y para el pago le faltaba algunos meses para que el término se cumpliese[160]. "Resuelva enhorabuena Inglaterra sus represalias, doble sus escuadras y falte como quisiese a lo estipulado[161]".

En Kensigton, tras consejo celebrado en este mes de julio, se despachaba a Mr. Keene un correo, con la orden precisa de comunicar al ministerio español la necesidad de cumplir lo acordado en los tratados y en La Convención de El Pardo, dejando de visitar los navíos ingleses a su antojo, y exigiendo apremio en el pago de las 95.000 libras, además de sugerir que desistiesen en España de sus pretensiones sobre La Carolina[162]. Días antes había sido informado don Tomas Geraldino, por parte de la Compañía del Mar del Sur, de que ésta no iba a pagar dinero alguno por "el derecho corriente de los negros[163].

Por su parte, en lo que concierne a los preparativos que iniciaba la Corona española, en Georgia y en La Carolina se hacía público el que todos los esclavos negros o indios de los establecimientos de dichas colonias inglesas que quisiesen pasar a formar parte de España, gozarían en estos territorios de plena libertad, además de tierra en San Agustín que podrían cultivar para su subsistencia[164]. En la península se trabajaba en las tareas del reclutamiento. Se les adelantaba la paga de dos meses a todos aquellos marineros que se presentasen voluntariamente, y se ponía en estado de alerta a todas las tropas cercanas a Gibraltar[165].

[159] El Mercurio. Julio. 1739. págs. 101-105.
[160] El Mercurio. Julio. 1739. págs. 101-105.
[161] El Mercurio. Julio. 1739. págs. 101-105.
[162] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 107.
[163] El Mercurio. Julio. 1739. págs. 106-107.
[164] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 120.
[165] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 135.

En medio de estas previsiones, en España se conocía la noticia de la llegada de los tres buques con azogue al puerto de Santander el 3 de agosto, los que, después de superar un temporal adverso entre Veracruz y La Habana, y de esquivar a los ingleses que les esperaban en el Cabo de San Vicente, lograron salvar toda la mercancía que transportaban en sus bordos, valorada en más de cinco millones de pesos en oro y plata[166].

Entre 100 y 120 navíos, con más de 26.000 marineros, tenía ya repartidos por los mares Gran Bretaña, pero con los nuevos reclutamientos y con los últimos movimientos de tropas, Inglaterra alcanzaba una cifra cercana a los 60.000 marineros en el mes de septiembre[167].

Francia intentó la mediación por dos veces: primero al proponer la firma de un tratado de alianza antes del comienzo de la guerra y, cuando ésta ya había comenzado, buscó la posibilidad de firmar un compromiso de España para hacer efectivas las 95.000 libras, ofreciendo su mediación en La Haya, y garantizando el pago por parte de Felipe V. Francia estaba convencida de que el conflicto acabaría por afectarles en sus colonias americanas y en su comercio.

El Conde de Cambis, embajador de Francia en Londres, llegaba de París a Kensigton el 7 de agosto con un memorial en el que se ofrecía todo un plan de mediación por parte de Francia, que no interesó a los ingleses, ya que entendían que los aliados naturales de España eran los franceses y, dudando de la política de paz del Cardenal Fleury la rechazaron, por entender que la única intención de esta propuesta sería la de ganar tiempo en beneficio de los Borbones[168]. Como muestra de las intenciones inglesas se aumentaban las escuadras de los almirantes Norris y Caveldish, destinadas a patrullar las costas de las islas británicas; los almirantes Vernon y Ogle cruzaban las costas de Galicia y Vizcaya, y el almirante Haddock ocupaba todo el estrecho de Gibraltar. El total de la armada inglesa

[166] El Mercurio. Julio. 1739. pág. 137.
[167] El Mercurio. Agosto. 1739. págs. 107-108.
[168] El Mercurio. Septiembre. 1739. pág. 93.

destinada en estos momentos a la guerra con España ya superaba los 130 navíos, lo que ponía en clara inferioridad a las fuerzas españolas, que sitas en Cádiz, Ferrol y Cartagena, contaban con 27 navíos, de 114 a 50 cañones, y 7 fragatas de 36 hasta 12 piezas de artillería, todos ellos en buen estado, a excepción de un buque de 114 cañones[169]. Si a esto sumásemos la armada que podría aportar como aliada Francia, habría que añadir unos 20 navíos más, dispuestos en los puertos de Brest y Tolón. Se dudaba entonces en Inglaterra, según sus cálculos, que Felipe V tuviese tanto marinero como para ser capaces de tripular tantos navíos[170].

Gran Bretaña no estaba desencaminada respecto a las intenciones francesas. Las buenas relaciones entre España y Francia quedaban reflejadas en el anuncio de boda entre la princesa María Isabel de Francia y el Infante español Felipe que, aunque acordado en febrero de 1739, era el 21 de septiembre cuando el Marques de la Mina pedía la mano de manera oficial en París[171].

Walpole consiguió que el Parlamento inglés aprobara los acuerdos firmados en El Pardo, pero la Compañía seguía empeñada en no pagar, y los belicistas ganaban posiciones en Gran Bretaña[172]. Mientras España desarmaba sus navíos y trataba de normalizar el comercio, en Gran Bretaña Walpole era rebasado por los belicistas que buscaban el enfrentamiento directo con provocaciones. Ante lo irreconciliable de las posiciones, Felipe V, amparado por el ambiente belicista creado también en España, optó por la dureza. Exigió el pago de las 68.000 libras, amenazando con suspender el asiento si éstas no se abonaban, para finalmente decidir no hacer efectivas las 95.000 libras de deuda reconocidas en la Convención de El Pardo.

[169] El Mercurio. Septiembre. 1739. pág. 95.
[170] El Mercurio. Septiembre. 1739. pág. 96.
[171] El Mercurio. Septiembre. 1739. pág. 99.
[172] Op.Cit. González Enciso, E. A. Ejido, T. Barrio, M. Torres, R. *Los Borbones en el siglo XVIII...*, pág. 549.

En el año 1739 se publicó en España “El Cotejo de la Conducta de a.m. con la del Rey Británico, así en lo acaecido antes de la Convención de 14 de enero de este año de 1739, como lo obrado después hasta la publicación de represalias y declaración de guerra”, texto en el que se pretendía demostrar el injusto proceder de los ingleses en relación con los intereses españoles, además de exponer algunos ejemplos del maltrato sufrido por los súbditos del monarca Borbón a manos de los británicos. Según se cita literalmente en el texto “se hacía preciso el descubrir a la Europa la diferencia que mediaba entre una y otra razón para que examinada por el juicio imparcial de los que apetecían la quietud pública, no se atribuyera maliciosa o ignorantemente a las armas españolas, ni el origen de este rompimiento, ni los lastimosos e irremediables efectos que amenazaban con errada política a la cristiandad”.

La primera de las causas, que según el texto exageraba la nación británica, como impulsiva a declarar la guerra, hacía referencia al comportamiento de los guardacostas españoles y su comportamiento en América, a quienes se les atribuían presas injustas, con violación de los tratados y del derecho de gentes, tratamientos bárbaros y crueles insultos al pabellón inglés. Lo equivocado de la visión, según el autor, estribaba en haber olvidado, entre otras, algunas fechorías practicadas de forma repetida por los súbditos de aquella monarquía, siendo así que, “en los años de 1716 y 1717, dos capitanes, Cuthbert y Archer, autorizados por el Rey Británico, fueron por la costa de La Florida a recoger cuanto pareciese de los galeones naufragados en aquel paraje, y juntos con los que ya se hallaban allí de Jamaica, a practicar una igual violencia”, que en este caso fue la de causar más de 30 muertos entre los españoles que intentaban recuperar los restos del naufragio, además de haberse llevado más de 400.000 pesos, tomando a su regreso a Jamaica dos embarcaciones presas. Continuaba haciéndose referencia a lo ocurrido en 1722, cuando los ingleses apresaron una embarcación de

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Puerto Rico, la que fue conducida a Jamaica y, sin presuponer alguna otra culpa que la de ser guardacostas, ahorcaron a 40 de sus tripulantes. Otro capitán inglés, en otro de los ejemplos que se citan en el texto y, "después de atraer a bordo de su navío a dos españoles con el pretexto de comerciar", los dejó dos días sin alimento alguno para que, no pudiendo cobrar su rescate, acabar cortándole a uno de ellos sus dos orejas y nariz y hacérselas tragar. En el año 1727, "inducido sin duda de aquel espíritu de odiosidad y rencor que predominaba en la nación británica contra la española se introdujo un inglés en un navío del asiento para concitar a los negros de La Habana, y persuadirlos para la sublevación, ofreciéndoles como premio la libertad, si unidos degollaban a toda la población".

Se hacían justificaciones en relación con lo acordado en antiguos tratados, así, se consideraba violado el articulo XV del Tratado de Utrecht por el que los súbditos españoles debían tener indemnes los derechos a la pesca del bacalao en Terranova y que en fecha de 1721 aún se veían despojados de él, así como al art. X del mismo tratado, por el que Inglaterra se obligaba a no dar asilo ni entrada a Gibraltar a embarcaciones de guerra "de los moros", lo que "no sólo no habían ejecutado, sino que aún viniendo acosadas estas embarcaciones por las de los españoles, habían hallado en su artillería seguridad y abrigo".

Motivo de violación del art. VIII del Tratado de Utrecht, que hacía referencia a los límites en América, era el hecho de que, en 1724, tras repetidas instancias sobre la demolición del fuerte de Tamaja, edificado por los ingleses en territorio español, y después de haberse convenido que los gobernadores de La Florida y La Carolina se comunicaran las ordenes para arreglar esta situación, "habiendo aquél enviado un oficial con veinticinco hombres y las copias de Inglaterra, fueron desalojados de sus armas,

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

encerrados en el fuerte, y conducidos a los tres días a La Carolina, donde sufrieron la mas rigurosa e indecente prisión".

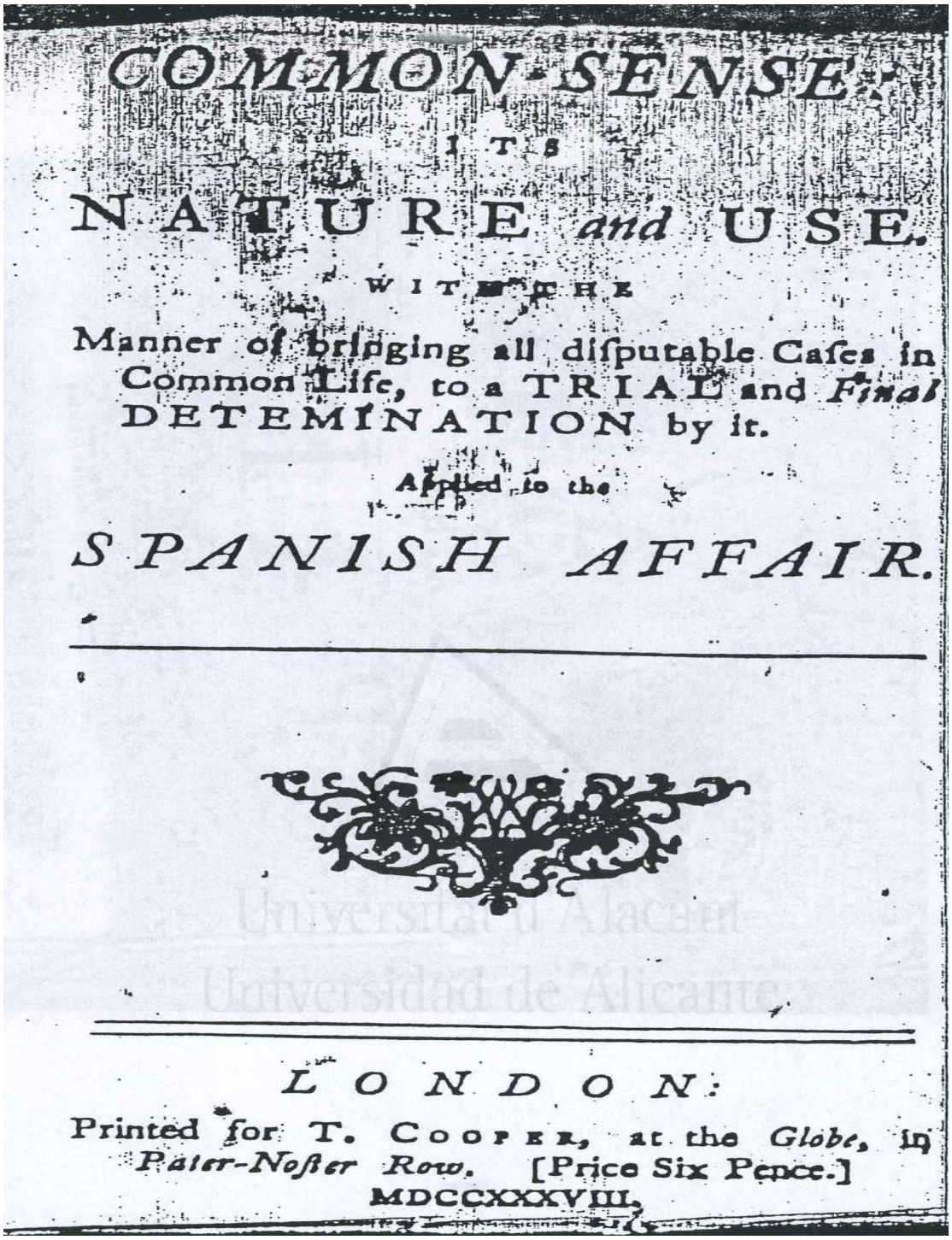
Respecto a las convenciones que se tuvieron entre ambos países con la intención de llegar a una resolución del conflicto negociada, ironiza el autor con la idea de los ingleses y su disimulo, siendo esta de forma literal "y si aún no queda bien patente su idea, la acabaran de descubrir las deposiciones remitidas últimamente de La Habana de los marineros de la escuadra del almirante Brown, aprendidos en las cercanías de Bahía Honda. Declaran estos que el 10 ó 12 de julio entró en Jamaica un paquebote, con la noticia de haberse declarado la guerra y con órdenes para hostilizar a los españoles, en cuya consecuencia salieron el día 21 a ejecutarlas, habiendo ya apresado antes, y luego que llegó el paquebote, una goleta que venía de Cuba con diez mil pesos. No parece que con este suceso se podrá ya dudar todo lo antecedentemente dicho, pues las represalias en Londres no se publicaron hasta el 21 de julio, y siendo forzoso que para arribar el paquebote el 10 ó el 12 de este mes a Jamaica, hubiese partido de Inglaterra, lo menos a últimos de mayo y, que la resolución de despacharse se hubiese tomado anteriormente. Se hace innegable que la Corte británica no observó la legalidad que requería la convención, ni pensó jamás en cumplirla, sino en adormecer a S.M prorrumpir en coyuntura oportuna a sus dobleces[173]".

Mientras tanto, en Londres aparecía "Common Sense its nature and use with the manner of bringing all disputable cases in common life, to a trial and final determination by it. Applied to the spanish affair". La sentencia de dicho documento era "*la justeza*" del cuidado de los efectos de la Compañía del Mar del Sur y del comercio en general con España, y también de los negociantes de las Indias Occidentales, pero había que manejarse con cuidado y antes de desatar las hostilidades, probar a todo el

[173] A.G.S. Leg 6909. Estado. Relaciones con Inglaterra. *El Cotejo de la Conducta de S.M con la del Rey Británico, así en lo acaecido antes de la Convención de 14 de enero de este año de 1739, como lo obrado después hasta la publicación de represalias y declaración de guerra*. Madrid. 1739.

mundo lo necesario o indispensable de ella o por el contrario, aplicar el sentido común a las cosas de Estado y no hacerlas pensando tan sólo en el interés de unos pocos. Debería Inglaterra guardarse e inquirir cualquier asistencia que pudieran tener los españoles, puesto que tanto Francia como Holanda también habían sido trabadas por España de la misma manera que Gran Bretaña y que no habían hecho tantos esfuerzos como la nación inglesa, ni habían pensado en plantear hostilidad alguna. "Las quejas justamente dadas por nuestros comerciantes en las Indias de que algunos de los navíos fueron registrados y apresados por guardacostas españoles, admito que han probado el hecho y también que es muy injurioso a la nación británica en general, y a ellos en particular, con que no puede ser asunto de disputa entre nosotros. La cuestión es si han hecho estos ministros en este caso lo que han debido hacer. Y como haya por un lado la negativa de esta cuestión y, que algunos que así discurren son gente de consideración y han apelado al sentido común, estoy por instarme ahora con ellos lo que se determina, que es examinarlo de la misma manera que nosotros nos damos cuenta a nosotros mismos, y la dan otros por nuestra conducta en nuestras familias, y juzgar de la conducta de nuestros vecinos. La primera cosa que se nos ofrece es el Rey, como padre y protector de todos sus vasallos e hijos, y que atiende al interés común de esta grande familia, y no hará por uno o dos, satisfacción en circunstancia que pueda dañar a ellos y a los demás en otras circunstancias. Lo que se crece inmediatamente a nuestra vista son los efectos de la Compañía del Mar del Sur, que tienen muchos centenares de millares de libras esterlinas en Nueva España, en que pueden poner la mano los españoles...¿más no puede una venganza precipitada ocasionar una guerra general con España, antes de estar suficientemente prevenidos contra ella? ¿No decaerá nuestro comercio en Turquía y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



COMMON-SENSE:

ITS

NATURE *and* USE.

WITH THE

Manner of bringing all disputable Cases in Common Life, to a TRIAL and *Final* DETEMINATION by it.

Applied to the

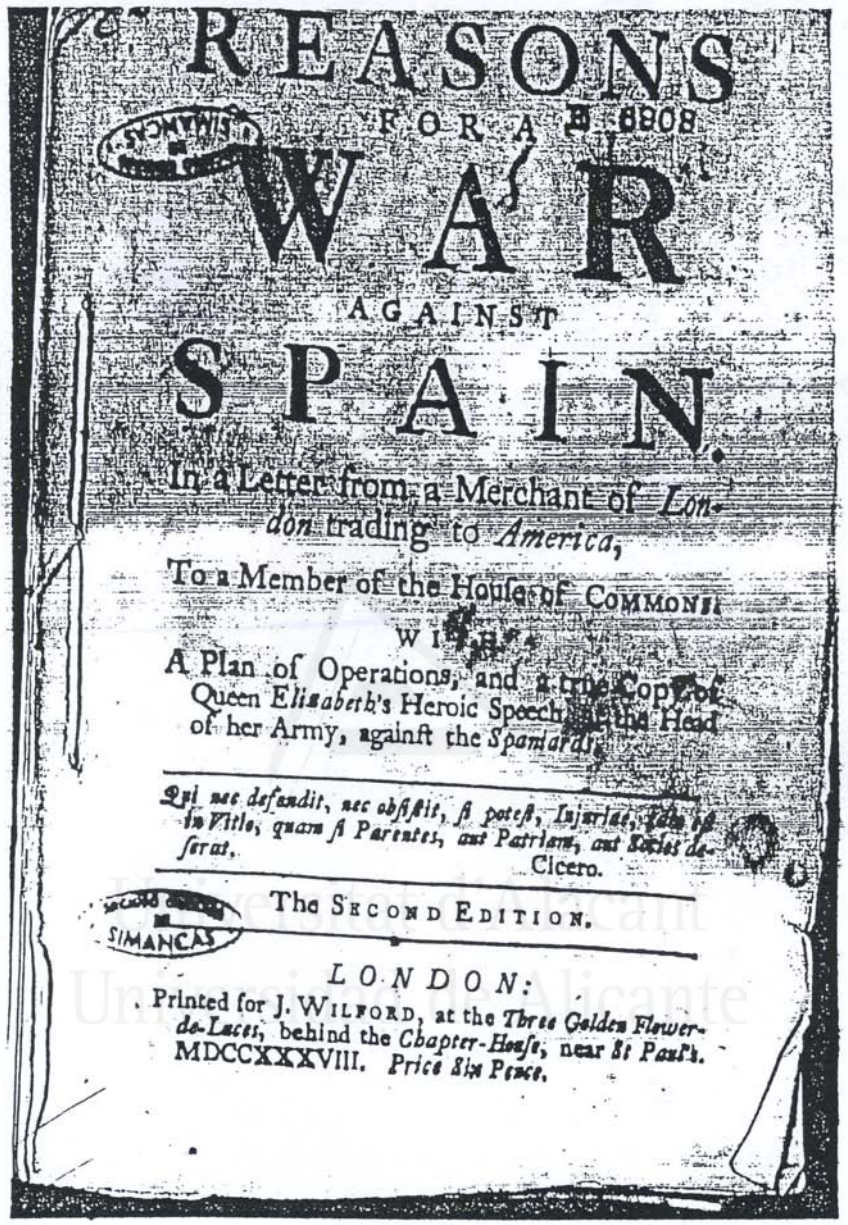
SPANISH AFFAIR.

LONDON:

Printed for T. COOPER, at the *Globe*, in *Pater-Noster Row*. [Price Six Pence.]

MDCCXXXVIII.

A.G.S. Leg. 6908. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. *Common sense its nature and use with the manner of bringing all disputable cases in common life, to a trial and final determination by it. Applied to the Spanish affair*. Publish. T. Cooper. Londres. 1738.



REASONS
FOR A
WAR
AGAINST
SPAIN.

In a Letter from a Merchant of *London* trading to *America*,

To a Member of the House of COMMONS:

WITH

A Plan of Operations, and a true Copy of Queen *Elizabeth*'s Heroic Speech at the Head of her Army, against the *Spaniards*.

Qui nec defendit, nec obsistit, si potest, Injuriae, Idem est in Vitio, quam si Parentes, aut Patriam, aut Socios deserat.
Cicero.

The SECOND EDITION.

LONDON:
Printed for J. WILFORD, at the *Three Golden Flowers-de-Luces*, behind the *Chapter-House*, near *St Paul's*. MDCCXXXVIII. *Price Six Pence.*

A.G.S. Leg. 6908. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. *Reasons for a war against Span. In a letter from a merchant of London trading to America, to a member of the House of Commons.* Print. J. Wiltford. 1738.

cada una de sus ramas en el Mar Mediterráneo inmediatamente bajo de muchas dificultades, y se cerrará enteramente nuestro comercio con España en Europa y en América? ¿Y no podemos presumir razonablemente que una potencia marítima tomará la ventaja de servir a los españoles con la mayor parte de las mercaderías que recibe de nosotros, y canjear por este medio una parte considerable de este tan estimable comercio que puede ser que nunca recuperemos? A proporción del número de los navíos, han sido los holandeses mucho más maltratados que los ingleses, porque han perdido más de la mitad, más de los que nosotros hemos perdido, aunque tenemos diez navíos por uno de los que ellos tienen, y no obstante no les han declarado los Estados Generales la guerra, pero han procurado por los mismo medios que nuestra Corte ha practicado, atraer a la Corte de España a darle satisfacción amigablemente. Y es digno de nuestra atención, como ahora no podemos esperar satisfacción por este medio, estando las dos naciones resueltas a practicarlo unidas y asistirse y soportarse cada una en lo que fuese necesario, pudiendo proceder por este camino más formidablemente y con menos gastos que lo haría cualquiera de ellas separadamente y se hallaría mas prevenidas para cualquier asistencia que pudieran interesar a la paz general de Europa[174]".

Otro de los escritos publicado en Inglaterra era "Reasons for a War against Spain. In a letter from a merchant of London trading to America, to a member of the House of Commons", carta que un mercader de Londres hacía llegar a un diputado de los Comunes, en la que se explicaba un plan de operaciones para poner en práctica contra la monarquía española. Prevaleciendo la importancia del comercio de América y siendo aquel el momento en el que todas las conversaciones dependían del conflicto anglo-español, se sentía este mercader con la obligación de hacer saber al diputado "que razón de creer despertará a los ingleses de su letargo y convencerá a los españoles que

[174] A.G.S. Leg 6908. Estado. Relaciones con Inglaterra. *Common Sense its nature and use with the manner of bringing all disputable cases in common life, to a trial and final determination by it. Applied to the spanish affair*. T Cooper. Londres. 1738.

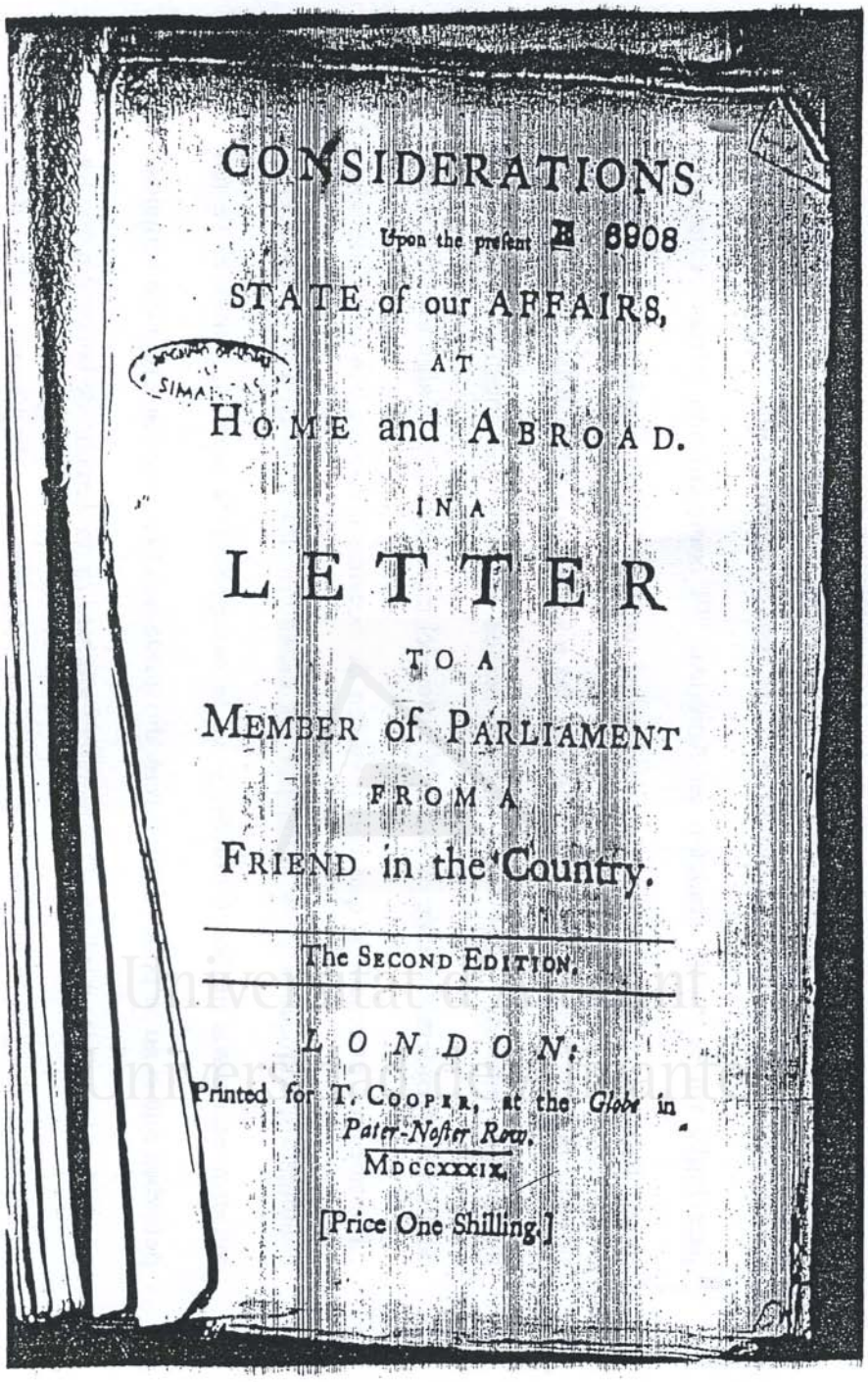
todavía nos hallamos inspirados en los mismo sentimientos de valor, resolución e intrepidez, que muchas veces nos han llevado a vencer sus armadas, y conquistar sus ciudades y provincias, que la guerra es justa donde la restitución o la satisfacción es negada por géneros o efectos tomados por violencia..., nuestro navíos han sido apresados y condenados como legítimas presas en los puertos de España; otros registrados, detenidos y saqueados, y nuestros marineros dados de palos, tratados mal de palabras y ultrajes, y toda nuestra nación deshonrada y hecha un sujeto de ridiculez de la insolvencia de España. El bueno y legítimo comercio de los vasallos de S.M en las colonias inglesas de la América se encuentra muy interrumpido de muchos años a esta parte, y que sus navíos, no solamente han sido detenidos y registrados frecuentemente, sino también arbitrariamente, y con fuerza apresados en alta mar por navíos españoles corseando con el plausible pretexto de guardar sus mismas costas, y que sus patrones con sus equipajes han sido inhumanamente tratados, y sus navíos llevados a algunos puertos de los españoles y allí condenados..., hemos empleado muchos años en negociaciones con los españoles sobre el particular que ha dado ocasión de escribir este papel, sin sacar fruto de nuestros trabajos, y estoy persuadido de que si se hubiera discurrido, hubiéramos tenido más razón de prometernos mejor éxito de la guerra contra ellos diez años ha, que no ahora..., podemos inferir de las mismas consideraciones que ningún tiempo puede ser más sazonado que el presente, teniendo como tenemos grandes motivos para pensar que se aumentarían sus rentas todos los años, y sus alianzas y sus territorios. Una escuadra en la América interrumpiría el comercio de los españoles..., y una armada en el Mediterráneo les obligaría a guardar sus navíos de guerra en sus puertos, pero si se quieren medios más vigoroso, tenemos fuerzas bastantes para bombardear y destruir la mayor parte de sus plazas marítimas, para cuyo fin sería necesario un cuerpo de tropas de desembarco..., la Gran Bretaña logra tantos beneficios

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

de los comercios de la América que no se puede dudar si el reino puede subsistir sin ellos. La guerra es verdad, dice el historiador, ha de ser evitada, pero debemos preferir lo peor, antes de someternos a una cobarde esclavitud y trabajos más intolerables y sensibles que la misma guerra[175]".

Otro de los textos que vieron la luz por aquellos años fue el "Consideratios upon the present state of our affairs at home abroad in a letter to a member of parliament from a friend in the Country", en el que se apoyaba la necesidad urgente de la declaración de guerra a España, debido a las importantes pérdidas económicas que estaba suponiendo para Inglaterra la actual situación en América. "El comercio con reinos extranjeros puede llegar a perderse por varios accidentes: otras naciones pueden entrar y llevar fábricas que pueden ser mas estimadas que las nuestras, o trabajándolas a menor costa darlas más baratas, y por estos medios hemos hallado que nuestro comercio ha declinado considerablemente en muchas partes del mundo..., que de algunos años a esta parte nuestros mercaderes, que van y vienen de nuestras colonias, han sido detenidos, examinados, saqueados y burlados por los españoles, nuestros navíos confiscados y nuestros marineros hechos esclavos, y así la navegación de aquellas partes es ya tan peligrosa que si no se pone efectivo remedio a esta práctica, este comercio tan ventajoso quedará enteramente perdido. El origen de todo esto es un derecho de soberanía que los españoles se abrogan en los mares de América, una pretensión que siempre se ha tratado con irrisión y mofa por todas las potencias de Europa, y en especial por nosotros que verdaderamente nos vimos dueños de aquellos mares desde el glorioso reinado de la reina Isabel. Con todo esto el espíritu del pueblo fue tal, y tal su resentimiento a las indignidades hechas al Rey y a la nación, que entraron en todo con mucha alegría, y no se murmuraba sino contra los españoles. Creo que sería dificultoso hallar un periodo en

[175] A.G.S. Leg 6908 Estado, Relaciones con Inglaterra. *Reasons for a War against Spain. In a letter from a merchant of London trading to America, to a member of the House of Commons.* Print J. Wilford. 1738.



CONSIDERATIONS

Upon the present

STATE of our AFFAIRS,

AT

HOME and ABROAD.

IN A

LETTER

TO A

MEMBER of PARLIAMENT

FROM A

FRIEND in the Country.

The SECOND EDITION.

LONDON:

Printed for T. COOPER, at the *Globe* in *Pater-Noster Row*.

MDCCXXXIX.

[Price One Shilling.]

A.G.S. Leg. 6908. Secretaría de Estado. Relaciones con Inglaterra. *Considerations upon the present state of our affairs at home abroad in a letter to a member of Parliament from a friend in the country*. Publish. T. Cooper.

la historia, en que la nación haya sido tan universalmente, y con tantas ganas de entrar en guerra como en este tiempo. Tienen un justo aborrecimiento y una justa adversión a los españoles".

Una vez firmada la Convención de enero de 1739, el texto hacía explícita referencia, entre otras muchas cosas, al resultado de la misma, así, continuaba aclarando que "después de escrita mi carta, hemos tenido noticia que dos o tres de nuestros navíos han sido últimamente apresados por los españoles..., si estos son los primeros frutos de nuestra paz, ¿qué será la cosecha?[176]".

5.- La antesala de la guerra

Tan solo unos pocos políticos británicos y algunos redactores pensaron y dudaron respecto al posible éxito que produciría un conflicto con España. Pero la oposición incidió en que la situación de bases como Cartagena, La Habana o Santo Domingo podían quedar en manos inglesas sin muchas dificultades, y su conquista supondría una paralización del comercio español, permitiendo a los ingleses hacerse con todos los beneficios del mismo. La escalada belicista en Inglaterra alentada por las arremetidas de los guardacostas españoles en América contra sus buques, culminó en 1739 con la implicación ideal de un país en una guerra naval y colonial. Muchos de los recursos se concentraron en las operaciones americanas bajo la pretensión del establecimiento de un libre comercio, fundamental para los mercados ingleses.

[176] A.G.S. Leg 6908 Estado, Relaciones con Inglaterra. *Consideratios upon the present state of our affairs at home abroad in a letter to a member of parliament from a friend in the Country*. Publish. T. Cooper. 1739.

El 31 de agosto Mr. Keene abandonaba Madrid junto a toda su delegación, a la vez que el embajador español en Londres recibía la orden de hacer lo mismo.

España organizaba sus tropas. Desplazaba algunas de ellas muchos buques vizcaínos y de algunos armadores que querían hacer fortuna bajo bandera española[177].

La estrategia española no se basaba en afrontar una guerra en alta mar. Se era consciente de la inferioridad de la armada que, pese a las reformas de Patiño, era incomparable con la británica. Era necesario mantener una postura defensiva para soportar unos costes menores, lo que permitiría hacer más rentables las pérdidas inglesas. Había motivos para el optimismo al confirmarse el descontento del pueblo inglés respecto a las operaciones que se estaban poniendo en marcha en el mar. Pese a tener muchas más embarcaciones que los españoles, lo cual suponía una ingente cantidad de dinero en presupuesto militar, éstos sólo habían capturado 12 navíos de escaso valor, frente a 10 ricas presas hechas por los españoles de un solo golpe en Málaga, 3 en Alicante y 2 más en Bilbao[178].

La guerra era inevitable, y todas las cortes europeas comenzaron a tomar posiciones de neutralidad ante el conflicto[179]. Así se declaraba el Rey de Portugal, al igual que el Reino de las Dos Sicilias[180]. El Marqués de Villarias ultimaba en Madrid todo lo concerniente a las cuestiones comerciales con holandeses y franceses, además de clarificar la posición de cada una de dichas potencias ante el inminente conflicto[181]. El almirante Vernon tomaba nuevo rumbo y se encaminaba directamente hacia las Indias[182]. Finalmente, escrita el 30 de octubre en Kensigton y publicada el 3 de noviembre, aparecía la declaración de guerra

[177] El Mercurio. Septiembre. 1739. págs. 123-124.
[178] El Mercurio. Octubre. 1739. pág. 123.
[179] El Mercurio. Octubre. 1739. pág. 123.
[180] El Mercurio. Octubre. 1739. pág. 143.
[181] El Mercurio. Octubre. 1739. pág. 139.
[182] El Mercurio. Octubre. 1739. pág. 142.

inglesa contra la Corona española[183]. Felipe V hacía lo propio el 1 de diciembre del mismo año[184].

Inglaterra hacía partir a diario bajeles de guerra con la intención de aumentar las escuadras de Vernon y Haddok, además de ordenar el ataque sobre algunas posesiones españolas en América[185]. A estas alturas, en enero de 1740, ya se había producido la primera escaramuza de consideración de esta guerra. Es importante destacar que la marina inglesa ya había tomado posiciones mucho antes del estallido del conflicto. Vernon zarpó rumbo a El Caribe en el mes de julio de 1739 y, tras llegar a Jamaica, preparó el ataque a Portobelo, que se produjo el 2 de diciembre del citado año.

España no dejaba de armar tantos bajeles como le era posible. Se mencionaba la posibilidad de algún plan para la invasión de Gibraltar y Puerto Mahón, pero también se tenía claro que ninguna de estas dos plazas podría ser tomada sin la intervención de una gran armada[186]. La intención de los españoles no era otra que la de tratar de causar el mayor daño posible al comercio inglés, además de procurar que las pérdidas de la marina inglesa fueran considerables. Se determinó hacer una guerra pasiva con la finalidad de crearles grandes gastos en la manutención de tanto numero de escuadras bloqueando las costas españolas. El Duque de Montemar planeó la puesta de tres cuerpos de ejército en previsión de ataque. Uno en Andalucía, otro en Cataluña, y el tercero en Galicia. El primero debía amenazar la plaza de Gibraltar; el segundo, la invasión de Puerto Mahón; y el tercero, un "desembarco en Inglaterra." Para apoyar esta última posibilidad, se hizo venir de Aviñón al Duque de Órmond, con el propósito de confundir a los ingleses, para conseguir el fin determinado de atacar Puerto Mahón[187]. El Marqués de la Mina, embajador español en París, abandonó Francia para integrarse en su regimiento, que se

[183] El Mercurio. Noviembre. 1739. págs. 123-131.
[184] El Mercurio. Noviembre. 1739. págs. 139-149.
[185] El Mercurio. Enero. 1740. pág. 88.
[186] El Mercurio. Enero. 1740. pág. 93.
[187] El Oráculo de Europa. Págs. 149-150.

hallaba en Cataluña[188]. De forma previa había intentado conseguir que los galos entrasen en guerra con Inglaterra, sin conseguirlo, en una serie de acciones que le acabaron por hacer perder toda su respetabilidad en la Corte de Versalles: una vez declarada la guerra por parte de Inglaterra y tras sólo conseguir por parte de Fleury palabras dilatorias, por iniciativa propia, el 5 de noviembre de 1739 en Fontenebleau solicitó y obtuvo en el acto una audiencia de Luís XV en la que le urgió para que, por decisión propia aceptase ir en auxilio de su tío, Felipe V[189].

Inglaterra publicaba toda una serie de previsiones destinadas a aumentar soldados, sueldos y marineros en los próximos meses, además de armar algunos barcos de nueva invención, destinados a dar caza a los navíos españoles[190]. Se hacía necesario el acabar la guerra cuanto antes para evitar mayores gastos, y a poder ser, apoderarse de algún territorio español para estar en buena disposición de negociar, si llegase la hora de firmar la paz[191]. Sin contar los ingleses ya en las Américas, además de la escuadra del almirante Vernon, más de 60.000 hombres se preparaban para partir hacia las Indias Occidentales al mando del almirante Balchen. Éste recibía órdenes de dirigirse a Portmouth, desde donde partirían las embarcaciones destinadas para la misión. Otras tantas, también al mando de Balchen, partirían del puerto de Bristol[192].

Madrid publicaba que las tropas estaban en constante movimiento en todas las provincias, pero especialmente las que se situaban cerca de Gibraltar, comandadas por el Duque de Montemar; las encargadas de la recuperación de Puerto Mahón, al mando del Conde de Mary; y las que ya ocupaban Galicia, formadas por soldados irlandeses y

[188] El Mercurio. Enero. 1740. pág. 96.
[189] Ozanam, Didier, "Los embajadores españoles en Francia durante el reinado de Felipe V", en Felipe V de Borbón 1701-1746, actas del congreso de San Fernando coordinado por José Luis Pereira Iglesias, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2002. pág. 601.
[190] El Mercurio. Febrero. 1740. pág. 123.
[191] El Mercurio. Febrero. 1740. pág. 123.
[192] El Mercurio. Febrero. 1740. pág. 124.

valones, al mando del Duque de Órmond[193]. Además, el Marqués de Villarias tenía constantes entrevistas con el cardenal Fleury y se publicaba que se estaba cerca de la conclusión de un acuerdo respecto a la postura de Francia[194].

Los británicos no paraban de ofrecer condiciones especiales para todos aquellos marineros que se presentasen voluntarios a engrosar las filas de la armada de su majestad. Hasta 25.000 lo debían hacer de forma voluntaria y, "presentarse con una medalla de plata en la que grabarían sus nombres y edades, y en un lado la insignia de Inglaterra; inscribiendo en el reverso una áncora, para que después de su muerte, las viudas de los que hubiesen servido diez años, cobraran por toda su vida la mitad de la paga que se debiese a sus maridos, o por el contrario, en caso de que se prefiriese, ser admitidas en el Hospital de los marineros[195]". Por su parte, la Cámara de los Comunes ofrecía la cantidad de 199.704 libras esterlinas para el presupuesto militar de la marina del año 1740[196]. Jorge II, el 2 de febrero de 1740, hizo conocedora a la Cámara de los Comunes de la insuficiencia del presupuesto debido a la cantidad de gastos extraordinarios, por lo que de forma unánime, éstos ofrecieron de inmediato 200.000 libras más, además de hacer saber a su majestad que de ser necesario no se dudaría en conceder mucho más[197].

También las medidas y disposiciones hacían referencia al comercio. Se pretendía que permaneciese totalmente prohibida la entrada de productos de procedencia española a cualquier puerto inglés, bajo pena de pagar el triple de su valor, a excepción de todos aquellos productos que su origen fuera el de la captura de presas. Esta resolución, aunque se publicaba que la intención era la de ponerla en marcha en marzo, no entrarían en vigor hasta el día 24 de junio de 1740[198].

[193] El Mercurio. Febrero. 1740. págs. 128-129.
[194] El Mercurio. Febrero. 1740. pág. 129.
[195] El Mercurio. Marzo. 1740. págs. 93-95.
[196] El Mercurio. Marzo. 1740. pág. 95.
[197] El Mercurio. Marzo. 1740. pág. 96.
[198] El Mercurio. Marzo. 1740. págs. 100-102.

De todas formas, Inglaterra no acababa de satisfacer sus arcas de la forma esperada. El comercio, base fundamental de la economía inglesa del momento, estaba tocado y, los frentes de guerra que tenía que atender, comenzaban a paliar su presupuesto. Eran muchos los navíos que navegaban y muchos los marineros que los pilotaban. El cálculo total de las deudas de la nación en diciembre de 1739 ascendía a 46.299.946 libras[199].

Todos los autores coinciden en las causas que provocaron el conflicto, tanto británicos como españoles. Es P. Woodfine quien aporta algo novedoso al destacar el autor la impopularidad de aquellas monarquías entre sus súbditos, que provocó que las negociaciones se entablaran con la intención clara de que ésta se incrementase en ambas Coronas, queriendo sólo defender sus propios intereses para que de esta forma quedase preservado su prestigio como monarcas (todo esto se vio aumentado por la intransigencia de la Compañía del Mar del Sur). La imposibilidad de Felipe V de aceptar las demandas irrazonables de la Compañía, fue aprovechada por la oposición de Walpole para obligarle a participar en una guerra que él no quería[200]. El papel que jugó la Compañía del Mar del Sur fue definitivo al cerrar en gran parte las posibilidades que ofrecía la diplomacia. Escribía Lord Hardwicke "no man in his sences will think of entering into another war to prove the pretend ballance of their accounts".

A la influencia de la opinión pública habría que sumar la relación establecida entre el prestigio de las Coronas con las negociaciones comerciales y con las concesiones que pudiese hacer uno u otro Estado[201]. Las personalidades tanto de los monarcas como de los ministros que se vieron envueltos en el acontecimiento fueron en parte determinantes para el desarrollo del conflicto. La naturaleza de la situación

[199] El Mercurio. Marzo. 1740. pág. 102.
[200] Op. Cit. Woodfine, P. *Britania´s Glories: The walpole Minisstry…*, pág 5.
[201] Se desencadenó con motivo del conflicto de las presas hechas por los guardacostas españoles una serie de campañas publicísticas con el objetivo de ensalzar los ánimos de guerra, sobre todo en Inglaterra.

internacional, incluido el creciente poder de España, la posición dominante de Francia y la pérdida de aliados por parte de Inglaterra, fueron esenciales en el contexto. Las doctrinas españolas, de orígenes lejanos, acerca de su monopolio en América, eran inflexibles y bloquearon constantemente las conversaciones[202].

Para Bethencourt, después de la experiencia de España en la guerra de Sucesión Polaca, los objetivos de la Corona fueron claros y se pusieron en práctica de forma inmediata: se hizo una reestructuración interna, eficaz y segura, que pudiese permitir, de entonces en adelante, tener una política exterior independiente y propia, para en caso necesario, ser ella misma la que impusiese criterios de actuación en Europa. También afectó la guerra polaca a la posición que mantendrían en la década de los treinta los ingleses, puesto que en opinión del mismo autor, esta fue una de las causas claras que provocaron la confrontación de Inglaterra con España en el año 1739: "Inglaterra había quedado aislada después del conflicto polaco y, para salir del aislamiento internacional, buscará un conflicto naval, aprovechándose de su superioridad en el mar".

Todo el panorama europeo cambió el 20 de octubre de 1740. Repentinamente murió el emperador Carlos VI, lo que comenzó, según Bethencourt, a aliviar la asfixia a que comenzaba estar sometida Inglaterra por aquel entonces. Las potencias de Europa iban a afrontar una guerra de proporciones mayores que la colonial, aunque ambas iban a quedar solapadas[203]. El Mercurio de diciembre de 1740 reflejó la opinión del Rey de

[202] Ver: Torres. B. *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Madrid. 1992. Mapfre; Chaunu. P. *Seville et l´Atlnatique*, 8 vols. París. 1954-1959; Zapatero. J.M. *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII*. Servicio Histórico y museo del ejército. Madrid. 1990; Op. Cit. Torres. B. *La marina en el gobierno....;* Inchaústegui. J. *El plan antillano de Cormwell (1651-1655)*, tomo I, "La gran expedición inglesa contra las Antillas Mayores". México. 1953, etc. Op.Cit. Woodfine, P. *Britania´s Glories: The walpole Minisstry…*, pág 243.

[203] Se puede encontrar una gran explicación de la situación de la Europa de 1740 en las páginas 101-124 del Mercurio de diciembre de 1740. Allí se analiza de manera pormenorizada cuál es la situación y cuál puede ser las resultas de ésta. En 1703, el emperador Leopoldo I estableció un orden sucesorio para el Imperio por el que, en caso de varón, la hijas de José I precedían a las de Carlos VI. Algunos años más tarde, en 1713, Carlos VI cambió ese orden en beneficio de sus hijas. Cuando en 1716 murió su único hijo varón, el emperador trató desesperadamente que la herencia del imperio recayese sobre su hija María Teresa. A tal efecto dictó la Pragmática Sanción, según la cual, se exigía que, poco a poco, los Estados patrimoniales y las naciones más influyentes dieran su apoyo a la ordenación sucesoria de Carlos VI. Las hijas de José I renunciaron a sus derechos, pero el marido de una de ellas, el elector Carlos Alberto de Baviera, marido de María Amalia, no reconoció la Pragmática. A la muerte de Carlos VI, Baviera, Sajonia, el rey de Cerdeña, Felipe V y el nuevo rey de Prusia, Federico II, presentaron sus pretensiones a la sucesión

Inglaterra acerca de la muerte del emperador: "El triste y grande acontecimiento de la muerte del Emperador abre una nueva escena en los negocios de la Europa que puede interesar a todas las principales potencias, o inmediatamente, o en sus consecuencias. Es imposible prever, que semblante les hará tomar en esta critica coyuntura la política, el interés, o la ambición de diversas Cortes. En cuanto a mí, me aplicare a observar los movimientos, y a cumplir los empeños, que he contraído, a fin de mantener el equilibrio de poder, y la libertad de la Europa, y de concierto con las potencias, que están en la misma obligación, o igualmente interesadas en la conservación de la seguridad, y tranquilidad publica, tomare el partido mas conveniente, para evitar el peligro eminente, que pudiera amenazarles[204]".

Resume Bethencourt las siguientes causas: en primer lugar el aislamiento de Gran Bretaña después del conflicto de la sucesión en Polonia y en segundo lugar, el hecho de que Walpole decline, perdiendo amigos en la Corte, a la vez que surge en esos momentos una nueva generación de políticos que se oponen a sus formas de gobierno, y hasta el duque de Newcastle, la clase mercantil, las grandes compañías, los jacobitas, etc, lo sabotean.

A Walpole, dice el autor, sólo le quedan tres armas para luchar contra la avalancha que se le avecinaba: una firme creencia de que había que mantener la paz con España por el bien de la prosperidad de la nación; el deshonor que recaería sobre Inglaterra por desencadenar una guerra injusta; y la corrupción parlamentaria[205].

---

austriaca, aunque algunos de estos príncipes tan sólo querían conseguir algunos territorios. Los reyes de España en concreto, tan sólo querían hacer valer sus pretensiones sobre las posesiones italianas del Imperio. Gran Bretaña reconocía a María Teresa, además de encontrar un beneficio en la guerra continental a su difícil situación en la guerra marítima. Francia, que estaba dispuesta a aceptar que María Teresa se beneficiara de la sucesión austriaca, pretendía la corona imperial para el elector de Baviera, además de no estar interesada en una guerra europea que estorbaría la buena situación por la que estaba atravesando la guerra colonial entre España e Inglaterra. Cuando Federico II de Prusia invadió la Silesia en diciembre de 1740, Francia tuvo que adoptar posturas más decididas. Fleury decidió no dar su apoyo a la Pragmática Sanción, además de mostrarse dispuesto a ayudar a Felipe V en Italia, previo acuerdo entre Cerdeña, España y Baviera de que el título imperial recaería en el elector de Baviera.

[204] El Mercurio. Diciembre. 1740. pág. 85-86.

[205] Op.Cit. Bethencourt Massieu, A. *Relaciones de España bajo Felipe V ..., págs. 602-* 604.

Para España, la única solución pasaba por buscar una estrecha alianza entre los Borbones con el fin de equilibrar las fuerzas navales propias con las inglesas. Tras arduas negociaciones Fleury optó por prestar una ayuda limitada a España sin romper con Inglaterra. Para el Cardenal, ésta era la única posibilidad que existía de apoyar a España sin extender el conflicto, ya que Francia no tenía ningún interés de enfrentarse en estos momentos a Inglaterra. Pero Francia no acababa de descartar de forma definitiva una guerra con Inglaterra. El plan de los Borbones era: asegurar la neutralidad del Reino de las Dos Sicilias, de Portugal, del Imperio, Holanda, Dinamarca, Suecia y Prusia; Francia prepararía La Louisiana para una guerra defensiva; y se construirían barcos en los astilleros franceses y españoles. Finalmente, Francia planeaba tomar la ofensiva en los territorios de Canadá[206]. Para ello, "Felipe V se preparaba añadiendo a sus efectivos los que le proporcionaría la nación francesa, en virtud del Pacto o tratado con Luís XV, que se firmó el día 2 de diciembre de 1740, ratificador del primer Pacto de Familia, de 7 de noviembre de 1734, y precursor del segundo, que habría de sellarse en Fontainebleau[207], el día 25 de octubre de 1743.

Para H. Kamen, no era éste el mejor momento de España para el comienzo de una guerra. Ésta estalló en medio de una situación delicada y comprometida para las finanzas españolas: "la Junta especial creada en 1739 para examinar las finanzas de la guerra, informaba que los costes del conflicto, para 1740 solamente, excederían la totalidad de los ingresos disponibles de la Corona[208]". Pero la situación era mucho más grave puesto que a finales de 1739 se descubrió que las deudas inmediatas del Estado

[206] Op.Cit. Bethencourt Massieu, A. *Relaciones de España bajo Felipe V ..., pág.* 607-609.
[207] Op. Cit. Zapatero. J.M. *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII...,* pág. 66.
[208] Op.Cit. Kamen, Henry. *El Rey que reinó dos veces* ..., pág. 252. Advierte: "es difícil imaginar que la tesorería tuviera problemas cuando consideramos las sumas de dinero que la corte real y la ciudad de Madrid gastaron en celebraciones, en octubre de 1739, para la boda del infante Felipe con la princesa María Luisa de Francia. Sin embargo, la crisis existía no sólo por el exceso de gastos sino también por la incapacidad de los contribuyentes a la hora de pagar sus impuestos. A partir, como mínimo, de 1734, hubo graves problemas alimenticios en distintas zonas de la Península; a causa de la sequía de 1734, la cosecha de aquel año quedó muy diezmada en Mallorca, Valencia, La Mancha, Andalucía y Extremadura. En 1735, la cosecha fue buena en algunas partes y no tanto en otras. 1737 fue el primero de los cinco años sucesivos que experimentaron malas cosechas y provocaron que el hambre se extendiera por doquier".

equivalían a unos tres años de ingresos normales, ingresos que se verían menguados por el acecho de los ingleses a los barcos españoles. Notoria era la incapacidad de los súbditos para pagar impuestos; notorios habían sido los gastos de guerra en la década de los treinta, e incluso se padecieron graves problemas alimenticios en 1734, 1737 y 1739, lo que aumentó el peso de las deudas acumuladas por el gobierno de España. El 21 de marzo de 1739 se suspendieron todas las pensiones del Estado durante dos años. La Hacienda acumulaba unas deudas a finales de 1739 equivalentes a tres años de ingresos. En 1740 se autorizaron nuevos impuestos sobre la sal, se aumentó la alcabala, además de imponerse un impuesto especial que gravaba el 10% de todos los sueldos[209]. Además, Iturralde, Intendente General, Presidente de Hacienda y Secretario de Despacho Universal, dimitía de todos sus cargos bajo la excusa de que no podía atender las necesidades de la Corona[210]. Todo esto agravado porque las lluvias que habían caído durante el mes de enero habían empobrecido las cosechas, y ahora no se podría recibir trigo de los ingleses, ni tampoco de los holandeses, dado que los británicos lo impedirían[211].

La guerra produjo una recesión económica en todo el país, además de una reducción importante del volumen comercial. Esta tesis no es compartida por todos los autores, ya que entienden algunos que el resultado de la guerra para los ingleses no fue el esperado, aunque la destrucción de Portobelo dejó inutilizada una de las dos terminales panameñas de la flota de los galeones, lo que obligó a clausurar el sistema de flotas, y poner en ejecución el régimen de navíos sueltos o registro[212].

---

[209] Op.Cit. Kamen, Henry. *El Rey que reinó dos veces* ..., págs. 252-253.
[210] El Mercurio. Enero. 1740. pág. 98-99.
[211] El Mercurio. Febrero. 1740. pág. 133.
[212] Op.Cit. Lucena Salmoral, Manuel. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo...*, pág. 101. ob.cit. Walker, G.J. *Política española y comercio colonial...*, pág. 259. La década de hostilidades internacionales alteró la relación comercial entre España y las Indias de una forma básica e inesperada. Mientras que en los anteriores treinta años los mejicanos y los peruanos se habían mostrado cada vez menos dispuestos a cooperar con los flotistas y los galeonistas, al terminar la guerra, los americanos ansiaban restablecer el tradicional régimen de flotas (solo se conseguiría en Nueva España tras la paz de 1748).

No obstante, el contrabando aumentó durante la contienda. La marina hizo cuanto pudo por proteger y apoyar a los contrabandistas ingleses de El Caribe, a la vez que portugueses, franceses y holandeses procuraron aprovechar al máximo la puerta nueva y relativamente libre que se les habría en algunos lugares de América, en especial en Buenos Aires[213]. En opinión de Bethencourt, el primer año de guerra fue ventajoso para España, con el único revés de Portobelo. La estructura del imperio pudo resistir la mayor parte de los ataques (pruebas palpables fueron Cartagena y Cuba). En el corso la ventaja fue de los españoles. El entrenamiento y el aumento del número dieron como resultado el apresamiento de una gran cantidad de buques[214].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[213] Op.Cit Walker, G.J. *Política española y comercio colonial...,* pág. 263.
[214] Op.Cit. Bethencourt Massieu, A. *Relaciones de España bajo Felipe V ..., pág.* 609.

SEGUNDA PARTE

1.- Las principales plazas atlánticas al inicio del conflicto: 1739-40

La disputa por el Caribe situó en el punto de mira a los lugares considerados fundamentales desde el punto de vista estratégico, acceso todos ellos, a las riquezas interiores del continente americano. "La Corona designó a estos enclaves con la justa denominación de *llaves*, por entenderse decisiva su conservación para la seguridad de un territorio[1]". Toda esta zona también fue de vital interés para los británicos: al norte, el paso de las Bahamas, ruta de regreso de las flotas, donde España tuvo que levantar la ciudad fortificada de San Agustín; en el centro y en el continente, los puertos de Veracruz y su castillo inmediato de San Juan de Ulúa; Campeche y Bacalar fueron llaves de los ricos comercios del Virreinato de Nueva España, los que junto a las del Golfo de México, Dulce, Omoa y San Juan de Nicaragua constituirían el ambicionado sector centroamericano que remataba en el Darien[2]. A éstas se agregaban las *llaves* de Portobelo y Chagre, además de la de Panamá en el Océano Pacífico, delimitando un *triángulo mágico* en cuyas bisectrices estaban los tesoros que procedían del Perú. Al sur del Mar Caribe, Tierra Firme y los territorios de Nueva Granada tenían la fama de ser los caminos seguros del oro. En su litoral se encontraba una plaza bien fortificada,

[1] Op. Cit. Zapatero. J.M. *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII...*, pág. 37.

[2] "El Darién, en el siglo XVIII, constituyó motivo de honda preocupación para la Capitanía General de Panamá... El desasosiego se había adueñado de los litorales del virreinato de Santa Fe, desde el río Chagre al Atrato y desde la Culata del Golfo de Darién hasta la propia Cartagena de Indias. Esta situación se agravó en 1725 cuando Europa quedó dividida en los bandos Hannover y Viena. Inglaterra rompió las hostilidades y, mientras la escuadra de Jennings amenazaba las costas de la propia metrópoli y llegó a entrar en el puerto de Santoña, la flota del almirante Hozier lo hacía en el Darién y amagaba a Portobelo, ciudad que no conquistó por la admirable defensa de Francisco Cornejo... Al finalizar el reinado de Felipe V, se habían abandonado gran parte de aquellas costas y territorios ante la depravación de los indios, facilitando la infiltración de goletas inglesas, portadoras de mercancías y armas con las que compraban la voluntad del indio". Op. Cit. Zapatero. J. P. *La guerra en el Caribe..., pág.* 121.

Cartagena de Indias, *llave* del reino de Perú y, todas ellas, *llaves* del mítico Dorado: Cumaná[3], La Guayana, La Guaira[4] y Puerto Cabello[5]. Por último, un gran arco antillano extendido desde La Florida hasta Trinidad, donde se encontraba La Habana y Puerto Rico y, un poco menos, Santo Domingo, que por cesión estipulada en Ryswich era vecindario franco-español[6].

1.1. Portobelo

El istmo panameño pronto se convirtió en el núcleo principal de las comunicaciones y del sistema comercial entre el Perú y España. Portobelo fue fundado en 1597, con la finalidad de ser recinto ferial, lo que supuso que su economía dependiese en gran medida de la convocatoria de feria, quedando prácticamente

Universitat d'Alacant

[3] "A los territorios de Paria y Cumaná, en una extensión de más de 6.000 leguas cuadradas de las legales de Castilla, se les conocía como provincia de Nueva Andalucía a partir de 1569, aunque Diego Fernández de Serpa fundó la capital de la Nueva Córdoba en tierra de los indios Cumanagotos. A Fernández de Serpa, el rey Felipe II le dio la gobernación de trescientas leguas de Tierra Firme, en un litoral comprendido entre la isla Margarita y el río Marañón; era la antesala del Dorado. De su jurisdicción partirían las rutas del mítico ensueño que atraería a los más grandes aventureros de Europa... En el siglo XVIII, las rutas del más descarado comercio ilegítimo, y las necesidades estratégicas de la Corona para poner en guardia sus dominios, hicieron de este sector suroriental del Caribe, un presunto teatro de operaciones detenidas entre otras razones por la violenta geografía del territorio no apto para invasiones fáciles". Op. Cit. Zapatero. J. P. *La guerra en el Caribe..., pág.* 177.

[4] "Al puerto y ciudad de la Guaira, se le consideraba en el siglo XVIII, al fundarse la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, en el año de 1728, como antesala de su capital, de la que dista cinco leguas, y a la que se llegaba a través de la elevada Sierra, accidente que dificultaba considerablemente su comunicación y en la que descansaba por razón natural, la principal idea defensiva. El puerto de la Guaira, no era en modo alguno un acceso fácil para el enemigo que intentara adentrarse en los territorios del interior y ocupar la capital de Venezuela". Op. Cit. Zapatero. J. P. *La guerra en el Caribe..., pág.* 171.

[5] "Su feliz emplazamiento en una ensenada natural de aguas tranquilas que al decir de los españoles de la gobernación podían amarrar los navíos con un cabello. Gozaba de un puerto natural, libre de fuertes vientos, que lo convertían en una inmejorable base para el comercio. Constituía junto con la Guaira, el sector de mayor apetencia para los ingleses, ambos fueron bastiones defensivos y, sobre todo, vitales factorías del gran desenvolvimiento de la provincia de Caracas. Puerto Cabello y La Guaira, ligados en el comercio y en el sistema defensivo que se acometiera, constituían el Caño de Invernada, para el tráfico de la Carrera de los navíos que de España por las Islas Canarias, alcanzaban a Veracruz...A partir de 1730, con las primeras construcciones de los Almacenes de la R.C.G. y la llegada de los transportes comerciales procedentes de España... La población de Puerto Cabello comenzó activamente a progresar y, en el año 1732 se levantó, en la reducida isleta, la primera fortificación a la que se dio el patronímico del monarca, castillo de San Felipe, obra de buenas proporciones y regular fábrica, suficiente para asegurar la factoría comercial contra las empresas del tráfico ilegal. Op. Cit. Zapatero. J. P. *La guerra en el Caribe..., pág* 161.

[6] Op. Cit. Zapatero. J. P. *La guerra en el Caribe..., págs.* 37-38.

despoblado en ausencia de éstas[7]. La situación provocó que el único centro poblacional de consideración a lo largo del tiempo y, pese a las destrucciones causadas por los diferentes acosos de las armadas extranjeras, fuese la ciudad de Panamá. Este plano estratégico del istmo fue un reclamo constante para la actividad de corsarios y piratas, como en el siglo XVIII lo comenzó a ser para los contrabandistas.

La plaza fue descrita por Jorge Juan y Antonio de Ulloa en los siguientes términos: "la boca de Portobelo, aunque es bien ancha, está ventajosamente defendida por la artillería de la fortaleza de San Felipe, situada en la punta de la costa del norte que forma la entrada; ésta es solamente de 600 toesas, algo menos de un cuarto de legua y, siendo la costa del sur peligrosa e intraficable a causa de las piedras y arrecifes que salen de ella hacia fuera, aunque no es mucho lo que se apartan de ella, siempre es forzoso arrimarse mas a la del norte por su mayor calado. El verdadero canal está a media distancia de las dos costas, en cuya forma continúa hasta adentro, y su fondo de diez a quince brazas de agua, de lama pegajosa y greda con alguna arena. En la costa del sur, dentro del puerto, y haciendo frente a todo el fondeadero de los navíos, estaba otra fortaleza muy capaz llamada Santiago de la Gloria y, al este de ésta, cosa de cien toesas apartada de ella, empieza la población de la ciudad. Delante de la misma, en una punta de tierra que se avanza al puerto, estaba situada otra pequeña fortaleza que tenía el nombre de San Jerónimo y distaba de las casas como diez toesas..., el fondeadero de los navíos grandes está al noroeste este del castillo de la Gloria, cuyo paraje ocupa la medianía del puerto, pero como las embarcaciones mas pequeñas se acercan más a tierra, y entran asimismo hacia dentro, es menester que tengan cuidado de no ponerse sobre un bajo de arena, que está ciento y cincuenta toesas distantes del fuerte de San Jerónimo, al oeste cuarta al noroeste de él, porque sólo tiene de una y media a dos

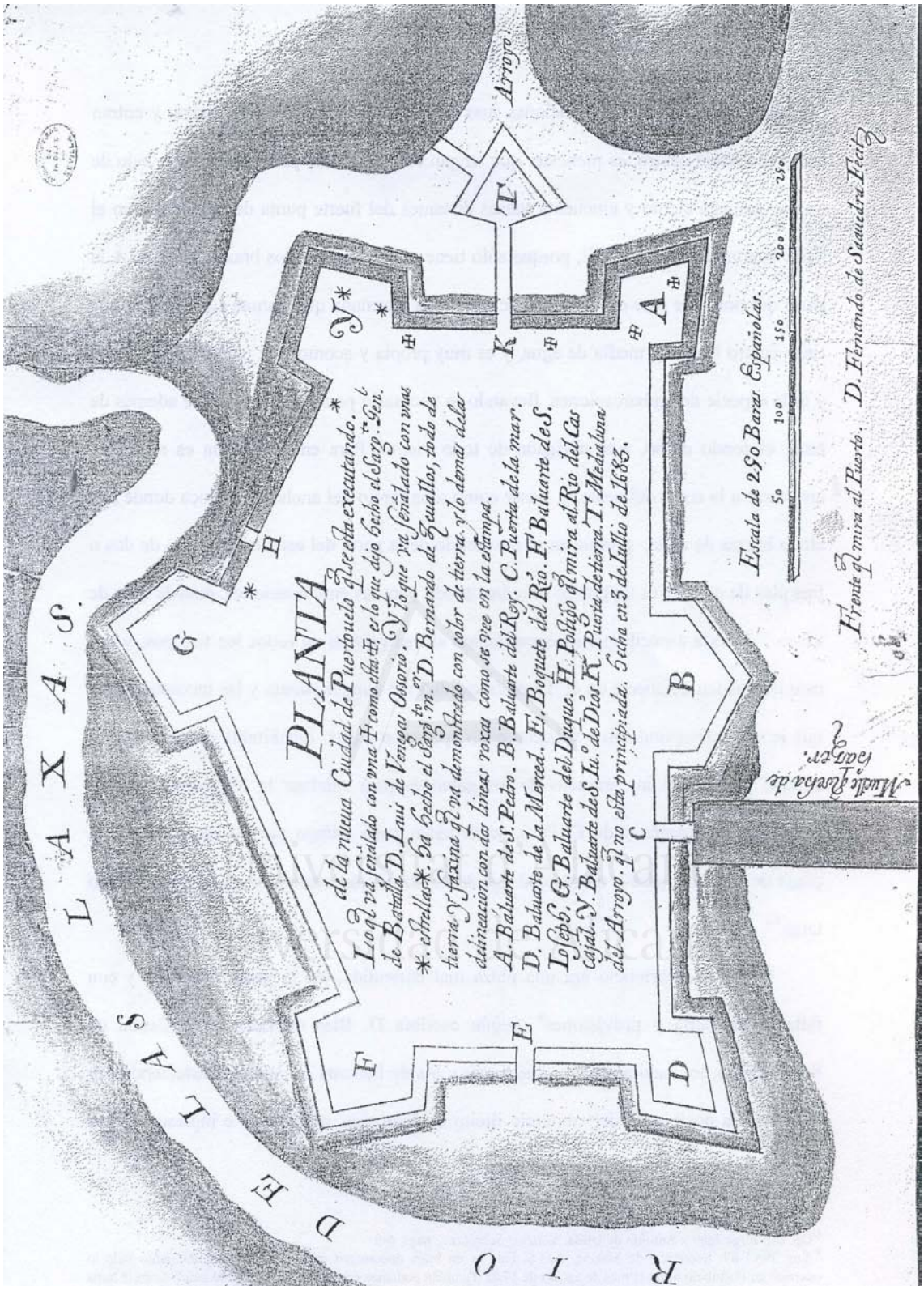
[7] Mijares. L y Sanz Tapia. A. P. "El desarrollo histórico en las regiones". En Historia de Iberoamérica. Vol II. Coordinada por Manuel Lucena de Salmoral. Madrid. Cátedra. 2002, pág. 475.

brazas de agua. A la parte del noroeste este de la ciudad se halla una ensenada que llaman "La Caldera", que tiene cuatro brazas y media de agua, y es muy propia y acomodada para carenar navíos y toda especie de embarcaciones, llevando lo necesario para este fin, porque además de tener el fondo dicho, está abrigada de todo viento. Para entrar en ella es necesario arrimarse a la costa del oeste, y pasar como a un tercio del ancho de la boca donde hay cinco brazas de agua, porque en el otro tercio de la parte del este, no hay mas de dos o tres pies de agua..., es un puerto muy incomodo para las embarcaciones, pues la falta de víveres de toda especie que se experimenta allí es general en todos los tiempos, y por esto no pueden detenerse en él. La mala calidad del temperamento y las incomodidades que le son correspondientes lo hacen poco apetecido y casi inhabitable: por esta razón, aunque pasan a él las armadas de los galeones para celebrar la feria entre los dos comercios de España y de El Perú, se detienen poco tiempo por no experimentar la plaga de enfermedades y mortandad que suele ser común cuando hacen la demora algo larga[8]".

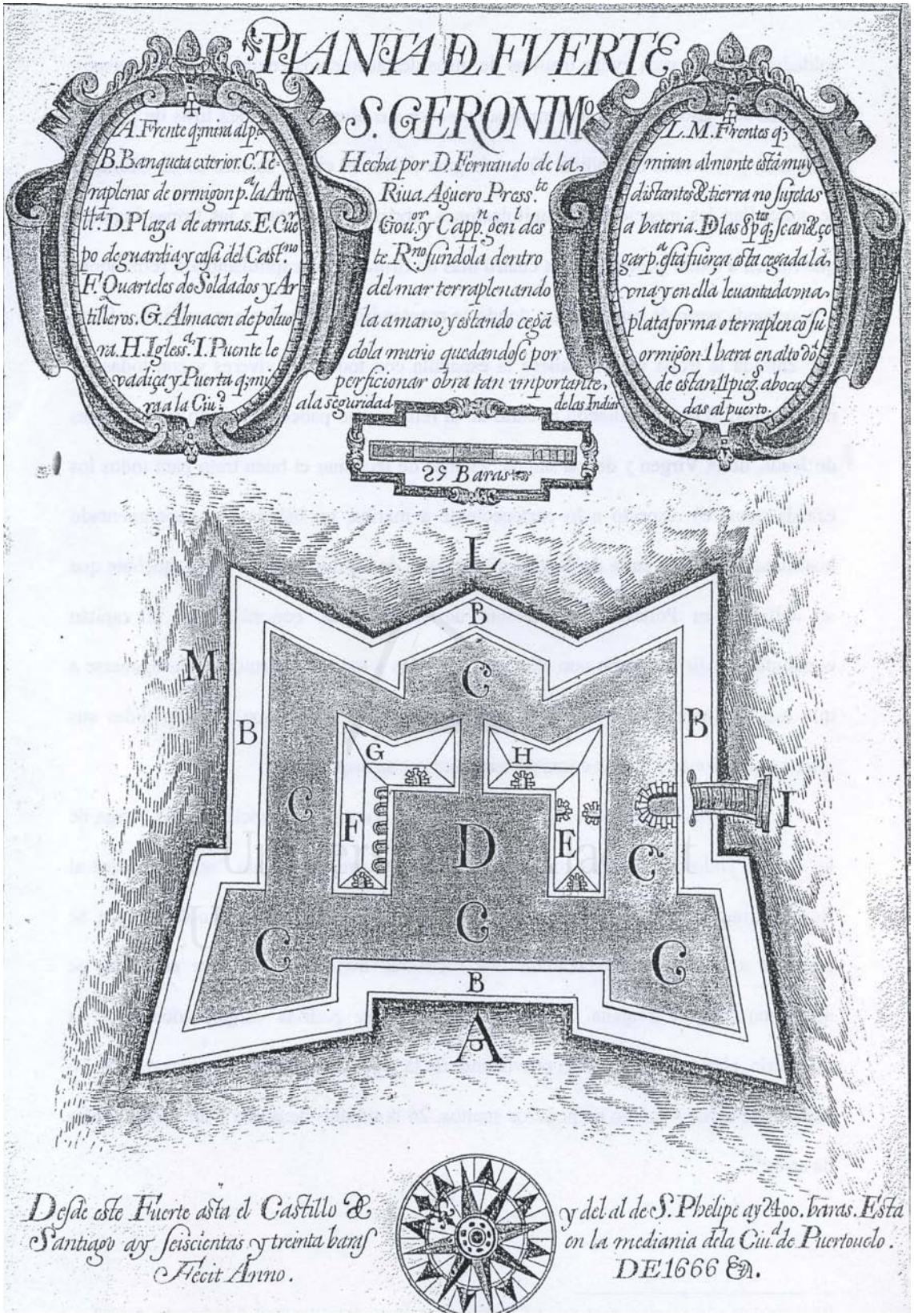
Portobelo era, además, una plaza mal defendida, y continuó siéndolo durante el siglo XVIII, sin la gente adecuada y con falta de artillería y provisiones[9]. Según escribía Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla en los meses previos al conflicto, los habitantes de aquél lugar y los de Panamá se venían abasteciendo por la única vía posible, la del comercio ilícito de franceses, holandeses e ingleses[10]. Para los británicos no fue difícil la conquista de una plaza con carencias importantes y, consiguientemente, la realizaron en muy poco tiempo, no teniendo los que la defendían más opción que la de capitular.

La mañana del 2 de diciembre de 1739, el comandante de la plaza de Portobelo, Francisco Martínez de la Vega, mandó al comandante de los guardacostas en aquella

[8] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias Secretas...*, págs. 6-9.
[9] A.G.S. Leg 396.1-87. Secretaría de Marina. Este es un buen documento para seguir con detenimiento todo lo ocurrido en Portobelo hasta el mes de agosto de 1740. También podemos encontrar el relato de lo ocurrido en la toma de Portobelo en A.G.S. Leg 396.1-109. Secretaría de Marina.
[10] A.G.S. Leg 396.1-15. Secretaría de Marina.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 95. Plano de la ciudad de Portobelo. Año de 1683.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá 80. Planta del castillo de San Jerónimo en Portobelo.

bahía, Francisco de Abazoa, defender con 53 soldados de marina el castillo de Todo Fierro. Dicho comandante se hallaba anclado cerca del mencionado castillo con los buques Santa Bárbara, Santa Rosa, San Pedro y un paquebote[11]. Ya el 30 de noviembre, con la llegada de ocho buques de guerra ingleses a sus costas, se ordenó el desembarco de 100 hombres de tropa en el castillo de Todo Fierro y otros 100 en el castillo de La Gloria, aunque este contingente fue en todo momento insuficiente[12].

Los hombres de tropa (20 milicianos, que fueron reforzados con 20 artilleros, 8 marineros y 9 grumetes), quedaron bajo el mando del capitán de navío Francisco Garganta, encargado de la defensa de la plaza. Para prevenir la acometida británica contaron con una exigua artillería, compuesta tan sólo por tres cañones o culebrinas en la batería principal, y otros dos cañones cortos con las cureñas en mal estado. También los pertrechos resultaron insuficientes, reduciéndose a cinco rifles y algo de pólvora, además de 20 fusiles en mal estado y haber conseguido en los últimos instantes algunas piedras de cañón[13].

Al castillo de La Gloria se enviaron inicialmente 44 artilleros, y cuando se divisaron los navíos enemigos se reforzaron con otros 36, haciendo un total de 80 hombres los que lo defendieron, comandados por el capitán del presidio Sebastián Meléndez.

Los primeros tiros al castillo de Todo Fierro provocaron la huida del condestable y de los milicianos, y entre ellos algunos de los marineros y soldados, por lo que la guarnición se redujo de forma considerable, decidiéndose finalmente la retirada hasta un paraje conocido como “La Bovedilla”, donde no tardaron en llegar los ingleses[14]. Una vez batido el castillo al mediodía del 2 de diciembre, se ordenó a José de Campuzano,

[11] A.G.S. Leg 396.1-32. Secretaría de Marina.
[12] A.G.S. Leg 396.1-25. Secretaría de Marina. Francisco de Abazoa a Blas de Lezo.
[13] A.G.S. Leg 398.3-843. Secretaría de Marina. Relación de lo ocurrido en Portobelo desde el 26 de noviembre hasta el 4 de diciembre de 1739. Francisco de Garganta, teniente de navío de la Real Armada. 4 de diciembre de 1739. Portobelo.
[14] A.G.S. Leg 398.3-843. Secretaría de Marina. Francisco de Garganta. 4 de diciembre de 1739. Portobelo.

capitán de navío, que acudiese con su tropa al castillo de La Gloria para reforzar sus defensas. A las ocho de la tarde se transportó toda la pólvora de las embarcaciones al castillo, junto con todos sus oficiales y tropa de desembarco, y allí se celebró consejo de guerra[15].

Ante la evidencia de la situación (una gran diferencia entre las fuerzas inglesas y españolas, falta de artillería y continuas deserciones), se decidió que capitular sería lo más conveniente. Aquella noche cesó el fuego enemigo y todas las familias de Portobelo, incluidos oficiales y el capitán del presidio, Sebastián Meléndez, huyeron al monte.

Al amanecer del día 3 de diciembre entraron los navíos ingleses en el puerto, donde les esperaba el alférez de navío Francisco de Medina, encargado de presentar a Vernon el manifiesto para la negociación de la capitulación. Según sus cláusulas, el castillo de La Gloria y el resto de la plaza serían entregados con las siguientes condiciones: 1) la posibilidad de que la guarnición saliese del castillo de La Gloria con todo su armamento, además de conceder a los vecinos el privilegio de recoger sus enseres y poder tomar la dirección que deseasen; 2) que los soldados españoles fuesen escoltados por soldados ingleses; 3) poder llevar con ellos dos cañones montados sobre sus ajustes, con diez tiros de pólvora cada uno, y la mecha encendida; 4) que se entregara el Castillo de la Gloria a los cuatro días de firmadas las capitulaciones; 5) el respeto debido a las imágenes y personas relacionadas con el culto; 6) y, respecto a la Marina, que se les entregaran dos fragatas y un paquebote con las que abandonar la plaza.

Todas las condiciones fueron aceptadas por Vernon, excepción hecha de la entrega de las naves. Tan sólo, y tras petición expresa de Francisco de Abazoa, se

[15] A.G.S. Leg 396.1-34. Secretaría de Marina. Francisco Martínez de la Vega Retes. 5 de diciembre de 1739.

permitió a los españoles conducir dos balandras mercantes para que con ellas se dirigiesen hasta Cartagena, y en las que sólo se podrían cargar, además de la marinería, algunas provisiones de las existentes en la plaza[16].

Los ingleses nunca tuvieron la intención de quedarse en el lugar. Su misión era la de impedir que éste fuese usado como enclave comercial por la Corona española, pero sin tener que dejar tropa para defender lo conquistado y mermar así sus fuerzas[17]. Jorge Juan y Antonio de Ulloa hicieron mención a las enfermedades y mortandad que se experimentaban en dicha plaza, y este fue el motivo fundamental por el que los ingleses, después de haberse apoderado de Portobelo, no quisieron retenerlo, "temiendo quedar todos sepultados allí, como ha sucedido con los españoles desde que se pobló[18]".

Muchos de los habitantes de la ciudad optaron por la huida y el saqueo, lo que provocó la pérdida de muchos de los enseres que se habían respetado en las capitulaciones[19]. Francisco de la Vega anotaba en una de sus cartas que "han saqueado la ciudad miserablemente, y han perdido por su culpa y abandonamiento lo que nuestro esfuerzo había logrado conseguir en la capitulación[20]". "Muchísimo he quedado (reiteraba el Gobernador), después del quebranto de la pérdida de esta plaza, tal que, sólo la obligación al real servicio me esfuerza ejecutarlo, pues su rendición tiene mi espíritu del todo fallecido, a vista de haberme sido preciso capitular una plaza tan importante como ésta, por la falta de un todo que en ella había, pues las carenas estaban podridas, la pólvora de Lima tan inferior que no tenía el menor alcance, la tropa cortísima, y toda ella hizo fuga. En una palabra, nada más puedo asegurar que desde los

[16] A.G.S. Leg 396.1-31 y 36. Secretaría de Marina. Francisco Martínez de la Vega Retes. 8 de diciembre de 1739. Que fueron: 35 sacos de pan, 16 barriles de carne y tocino en pedazos sueltos, 26 botifuelas de aceite y un saco y medio de arroz

[17] A.G.S. Leg 396.1-10. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 24 de diciembre de 1739. Inmediatamente después de la conquista de la plaza se pretendió embarcar toda la artillería de bronce y volar los castillos de la Gloria y Hierro.

[18] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas...*, págs. 8-9.

[19] A.G.S. Leg 396.1-29.. Secretaría de Marina. Más detalles sobre lo acontecido en Portobelo en A.G.S. Legs 396.1-46 y 87. Secretaría de Marina. También se puede acceder a lo ocurrido por las cartas de Francisco Garganta, teniente de navío de la fragata Santa Bárbara.

[20] A.G.S. Leg 396.1-34. Secretaría de Marina. Francisco Martínez de la Vega Retes. 5 de diciembre de 1739.

primeros rumores de la guerra, no he hecho otra cosa que informar al señor Presidente (de Panamá), de todo lo que necesitaba, quien por la falta de caudales, siempre me ha respondido que no podía dar entero cumplimiento...[21]"

Se habían hecho sucesivas peticiones de armamento y tropa a Cartagena los días previos al ataque de Vernon, pero sin obtener respuesta[22]. Sólo desde Panamá se intentó enviar un contingente de 400 hombres en el mes de febrero de 1740, si los ingleses hubieran abandonado por aquellas fechas la plaza[23], aunque, como destacaba Blas de Lezo, no era aquél un lugar adecuado para la búsqueda de refuerzos ya que "si los ingleses hubiesen ido hasta allí la hubieran tomado también sin la menor resistencia[24]".

En cartas de Vernon fechadas en 24 y 27 de diciembre a bordo de el Bunford comunicaba a Blas de Lezo la toma de Portobelo y la forma en la que habían sido tratados los prisioneros, esperando que se tratara con la misma consideración a los factores ingleses de Cartagena[25]. Lezo respondió que "si me hubiera hallado en Portobelo para impedírselo, y si las cosas hubieran ido a mi satisfacción, aun para buscarle en cualquiera otra parte, persuadiéndome que el ánimo que les faltó a los de Portobelo me hubiera sobrado a mí para contener su cobardía[26]".

Inmediatamente después de la toma de Portobelo los ingleses partieron en dirección a Chagres, prosiguiendo de allí a Santa Marta y a Cartagena[27]. Francisco Martínez de la Vega advirtió en su correspondencia que la cantidad de gente destinada a desembarco que transportaban los navíos era muy superior a lo normal en estos

[21] A.G.S. Leg 396.1-35. Secretaría de Marina. Francisco Martínez de la Vega a Blas de Lezo. 8 de diciembre de 1739.
[22] A.G.S. Leg 396.1-24-25-26. Secretaría de Marina. Francisco de Abazoa a Blas de Lezo.
[23] Alcedo y Herrera. Dionisio. "Sorpresa y toma de Portobelo por el Almirante Vernon de 1739". Nos explica el autor que en fecha de 5 de abril de 1740, los ingleses continuaban en Portobelo.
[24] A.G.S. Leg 396.1-100. Secretaría de Marina. Respecto al envío de 400 hombres a Portobelo desde Panamá ver Leg 396.1-79. Secretaría de Marina. A.G.S.
[25] A.G.S. Leg 398.3-845-846. Secretaría de Marina. Eduardo Vernon a Blas de Lezo. 24 y 27 de diciembre de 1739. Portobelo.
[26] A.G.S. Leg 398.3-847. Blas de Lezo a Eduardo Vernon. Diciembre de 1739. Cartagena de Indias.
[27] A.G.S. Leg 396.1-94. Secretaría de Marina. La plaza de Chagres fue tomada el 3 de abril de 1740.

casos[28]. Dionisio Alceda y Herrero, sin embargo, en su relación "Sorpresa y toma de Portobelo por el Almirante Vernon de 1739", indica que el comandante británico, una vez tomada la ciudad de Portobelo, se retiró a Jamaica a esperar refuerzos, contradiciendo las propuestas de Lestock y Ogle de seguir con el plan inicial, consistente en dirigirse a tomar la ciudad de Panamá y unir su fuerza con la de Anson, que a su vez debía progresar por las costas del Pacífico. Vernon desatendió las consideraciones de sus oficiales argumentando que la toma de Panamá podría llevarse a cabo con extrema facilidad en el momento en que se decidiese, e impuso sus decisiones en lo referente al sitio de la plaza de Cartagena de Indias[29].

El 20 de diciembre de 1739 se celebró una junta de guerra en Cartagena a la que acudieron Blas de Lezo, Antonio Espinola, Francisco de Ovando y Solís[30], Pedro de la Cerda[31], Miguel de Lovio y Antonio Parra del Castillo. En ella se decidió no acudir a

[28] A.G.S. Leg 396.1-34 Secretaría de Marina. La plaza de Chagres también será tomada por Vernon, desde donde pasó a Cartagena, dejándose ver en Santa Marta, con 16 velas, compuestas de dos brulotes y los demás navíos de guerra. A.G.S. Leg 396.1-94. La plaza de Chagre fue tomada el 3 de abril de 1740. Leg 396.1-30. Secretaría de Marina. A.G.S. La demolición de la fortaleza de Chagres y el saqueo de su aduana también es mencionada en A.G.S. Leg 396.1-97. Secretaría de Marina.

[29] Alcedo y Herrera. Dionisio. "Sorpresa y toma de Portobelo por el Almirante Vernon de 1739".

[30] "Nace en Cáceres en 1693 e inicia la carrera militar en la Compañía de los Ejércitos de Extremadura para pasar después al Regimiento de la Corona. Después de ese periodo en los ejércitos de tierra, se incorpora en 1717 a los batallones de Marina, embarcando en el navío San Luis. En él realiza estudios náuticos, y aunque de nuevo regresa al Regimiento de la Corona, en 1728 aparece como teniente de navío, mandando la fragata Génova, en la escuadra del marqués de Mauri. Dos años después se encuentra en Cádiz, especializándose en el estudio de la construcción naval, ideando una bomba de achicar agua para los navíos, que sería probada en la Carraca. A partir de aquí realizará toda su vida militar en la Marina, y como teniente de navío y capitán de fragata figura en las escuadras del almirante conde de Clavijo y de Gabriel de Alderete, navegando principalmente por el Mediterráneo, hasta 1737, cuando se incorpora a los navíos de la Armada de Barlovento y cuando ésta desaparece a la escuadra de La Habana. Era ya capitán de navío cuando por orden de aquel gobernador levantó planos e informes de las costas de la Florida y al mando de Blas de Lezo participa en la defensa de Cartagena tras el ataque que sobre aquella ciudad realizó Vernon. A su regreso a España, es ascendido a jefe de escuadra, y Ensenada le envía a inspeccionar las fortalezas y los puertos del Perú, nombrándole jefe de la escuadra del Mar del Sur. En 1745 se le designa como gobernador interino de Chile hasta la llegada del titular Ortiz de Rozas, interviniendo de nuevo en las fortificaciones del Callao, en cuyo trabajo se hallaba cuando fue nombrado presidente de la Audiencia y gobernador de las Filipinas, en 1749". Op. Cit. Torres. B. pág. 184.

[31] "Era bailío de Nueve Villas del Campo y de Lora, comendador de la Orden de San Juan, Marqués de la Vega de Armijo, decano del Real y Supremo Consejo de Guerra y Teniente General de la Real Armada. Había nacido en Córdoba en el año 1700. Muy joven corrió caravanas y entró en la religión de San Juan en la que, como acabamos de citar, llegó a ser bailío y gran cruz. Tanto por la unión que siempre existió entre la Orden de malta y la Marina, como por su inclinación personal, solicitó y obtuvo en ella su ingreso. A los 15 años era ya guardia marina, permaneciendo en el cuerpo 40 años, alcanzando el grado de teniente general. Participó en muchos actos navales con las escuadras del Mediterráneo, interviniendo en la conquista de Córcega, formando parte de la que comandaba el Marqués de Mary, y en la reconquista de Sicilia con la del general Gaztañeta. Ocuparon las plazas de Mesina y Palermo, encontrándose posteriormente con la flota inglesa del almirante Bing, siendo herido y hecho prisionero. Una vez canjeado, continuó sirviendo en navegaciones por las costas españolas en la escuadra del general Rodrigo de Torres y en ella ascendió a alférez de fragata en 1726, realizando con ese grado sus primeros viajes a América. Pero en esta su primera etapa en el cuerpo de la Marina casi siempre ejerció en el Mediterráneo, haciendo el corso y sosteniendo

Portobelo debido al mal estado en que se hallaban los cuatro navíos que se encontraban en Cartagena, advirtiendo que la partida de las naves supondría dejar indefensa la ciudad [32].

Portobelo tuvo que esperar hasta que desde Cartagena fuese viable el envío de tropas, y no fue hasta finales de mayo de 1740 cuando llegaron algunos refuerzos desde España comandados por Sebastián de Eslava. Fue entonces cuando se destacó en aquella plaza a 50 hombres con los oficiales correspondientes[33]. Más tarde, en diciembre de 1740 y con la llegada de la escuadra de El Ferrol a Cartagena, fueron enviadas a Portobelo otras dos fragatas con uno de los batallones que se habían transportado desde la península[34].

El ataque a esta ciudad supuso el comienzo de la guerra en América y, una vez allí los buques ingleses de Vernon, y pese al contingente que se hallaba en la plaza entre guardacostas y gente de tierra, prácticamente no hubo posibilidad de defensa. El Presidente de la Audiencia de Panamá, el zamorano Manuel Alderete, escribía que "con evidencia se comprende que los oficiales de estas partes ni tienen conducta para el gobierno ni valor para la resistencia, porque la falta de uso de las armas los tiene puestos en disposición de que sólo saben ejercitar la pusilanimidad. Con la mayor seguridad, si los ingleses hubieran acudido a Panamá hubieran entrado en la ciudad sin la menor resistencia, porque la mayor parte de sus vecinos se ausentaron a los montes

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

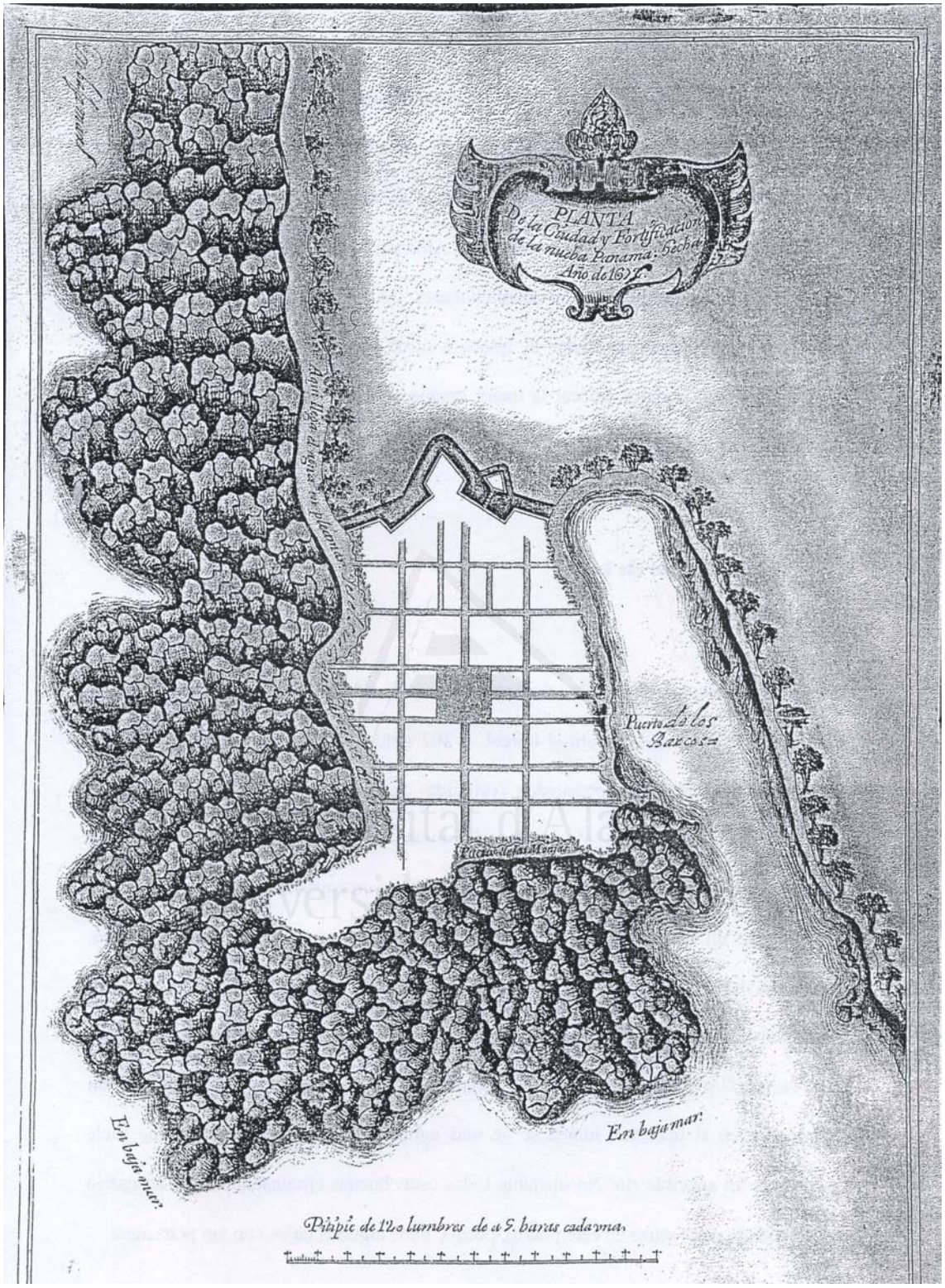
---

continuos encuentros con los berberiscos. Así llegó a ser capitán de fragata en 1735, pasando al mando de un navío en la flota que fue al Pacífico ese mismo año y, posteriormente, al Río de la Plata y al caribe. Todos estos viajes los realiza al mando del Glorioso, que finalmente sería atacado en las costas de Galicia por una formación inglesa que le persiguió por toda la costa portuguesa rindiéndose a la altura del cabo de San Vicente tras mantener un duro combate. Como jefe de escuadra comanda una practicando el corso por el Mediterráneo hasta 1753. Es ascendido a teniente general en 1755 y dos años más tarde es nombrado Consejero de Guerra. Entre sus misiones americanas hay que señalar la de haber sido comandante general de la escuadra destacada en el Caribe, para la defensa de aquellas costas, especialmente para evitar el contrabando, siéndole la navegación entre la Margarita y la isla de Santa catalina igualmente muy familiar. En esta ocupación permaneció durante más de tres años, con base en Cartagena, por lo que cuando inicia su mandato en el Virreinato de Nueva Granada reúne ya un gran conocimiento del país, lo que debió influir en su designación". Op. Cit. Torres. B. pág. 158.

[32] A.G.S. Leg 396.1-23. Secretaría de Marina. También Lezo justifica porque no ayuda a Portobelo en A.G.S. Leg 396.1-46. Secretaría de Marina.

[33] A.G.S. Leg 396.1-98. Secretaría de Marina. Blas de Lezo de José de la Quintana. 24 de mayo de 1740.

[34] A.G.S. Leg 396.1-403. Secretaría de Marina. Expediciones a Indias.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 87. Plano de la ciudad de Panamá. Año de 1673.

dejando desierta la ciudad, pese al bando publicado en el que se amenazaba de pena de muerte a quienes huyeran. También los mulatos y los negros, al ejemplo de los blancos, eligieron el camino de la huida. La guarnición de soldados que la defendía era escasa y estaba compuesta tan sólo por unos 40 hombres, incapaces tan siquiera de cargar la plata antes de un ataque, si éste se llegara a producir[35].

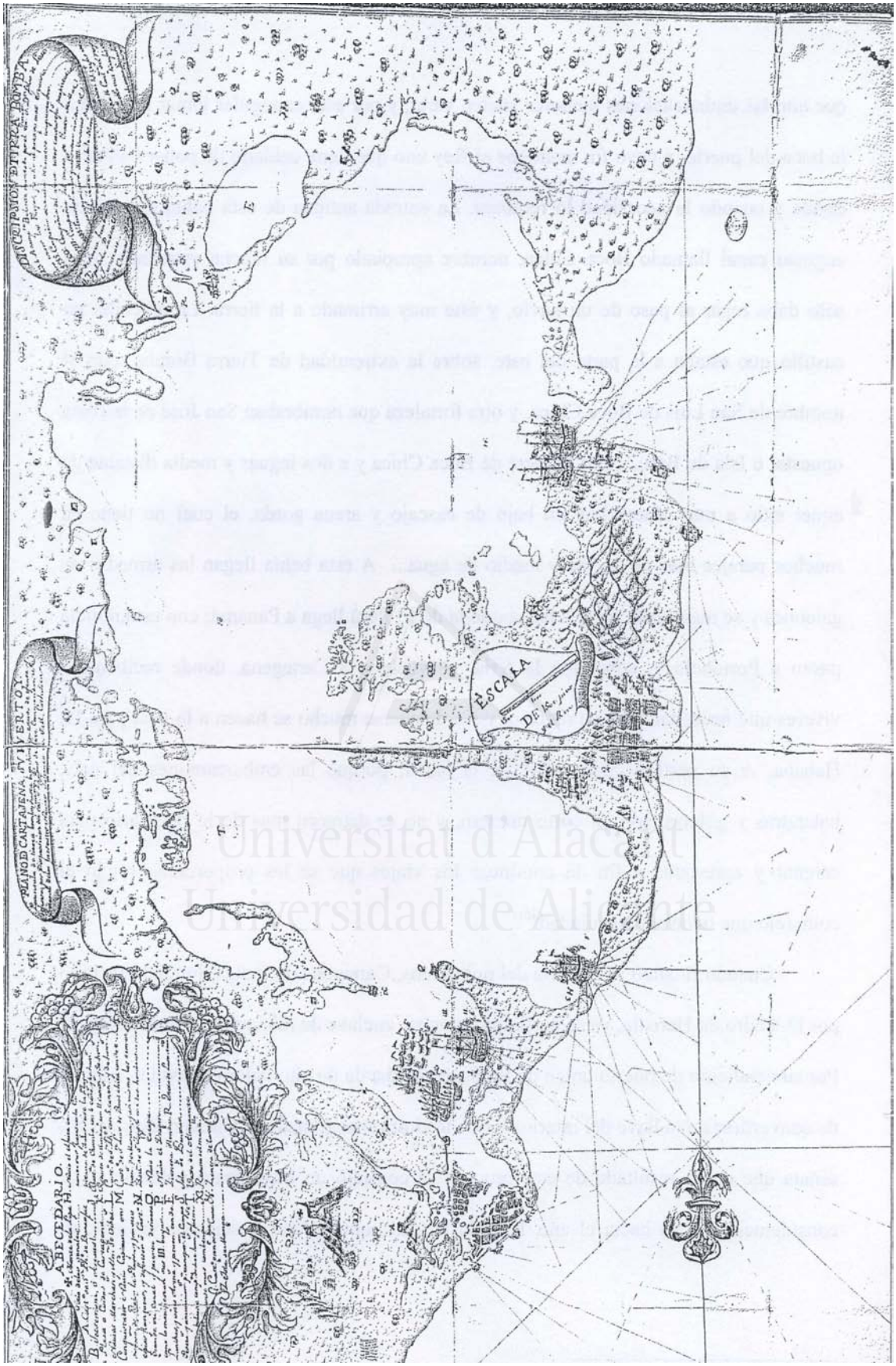
Una vez desatadas las hostilidades entre España e Inglaterra, la celebración de la feria prevista fue totalmente imposible, mucho menos cuando faltaba por entonces el abrigo de las fortalezas de Portobelo y Chagres, y era sabido que las escuadras españolas no podían competir con las del enemigo por la diferencia de navíos que unos y otros tenían desplazados en aquellos mares. Lo recomendable, debido a la difícil defensa de las plazas, era enviar el tesoro a otros lugares más seguros y, una vez resguardados los caudales, buscar la mejor opción para la celebración de la feria. Para ello, los sitios más adecuados eran Acapulco, Quito, Veracruz o Jalapa[36].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

1.2. Cartagena de Indias

"Está situada, según las relaciones descriptivas de la época, a los 10 grados, 30 minutos y 25 segundos de latitud boreal, y 302 grados y 10 minutos de longitud del meridiano de Tenerife, coordenadas corregidas actualmente por los 10 grados, 25 minutos latitud norte y los 75 grados, 34 minutos longitud oeste[37]". Cartagena "está adornada de una bahía de las mejores que se conocen en aquellas costas, y en todas las descubiertas en aquellos parajes. Se extiende de norte a sur dos leguas y media,

[35] A.G.S. Leg 398.3-852 Secretaría de Marina. Manuel de Alderete. Mayo de 1740. Panamá.
[36] A.G.S. Leg 398.3-852. Secretaría de Marina. Manuel de Alderete. Mayo de 1740. Panamá.
[37] Op. Cit. Zapatero. J.M. *La Guerra en el Caribe*..., pág. 43.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 140. Cartagena de Indias y Tierra Bomba.

formando en sus dos costas varias ensenadas como más prolijamente se puede reconocer en su plano: tiene mucho fondo y buen tenedero, y goza de una gran serenidad, de suerte que, aunque las brisas venteen en el verano con algunas ráfagas, o el vendaval con turbonadas en el invierno, nunca se ve más agitación en las aguas que la que suele notarse en un apacible río. No obstante todas estas buenas circunstancias, es necesario buen cuidado para entrar en este puerto, porque tiene algunos bajos con tan poca agua que aún las embarcaciones menores suelen varar, y por esto es regular tomar práctico a la boca del puerto, a cuyo fin mantiene el Rey uno que tiene cuidado de poner balizas a donde y cuando la necesidad lo requiere. La entrada antigua de esta bahía era por un angosto canal llamado Boca Chica, nombre apropiado por su mucha estrechez, pues sólo daba lugar al paso de un navío, y éste muy arrimado a la tierra. La defendía un castillo que estaba a la parte del este, sobre la extremidad de Tierra Bomba, con el nombre de San Luís de Boca Chica, y otra fortaleza que nombraban San José en la costa opuesta, o Isla de Barú..., por la parte de Boca Chica y a dos leguas y media distante de aquel sitio a mar afuera hay un bajo de cascajo y arena gorda, el cual no tiene en muchos parajes más de un pie y medio de agua... A esta bahía llegan las armadas de galeones y se mantienen en ella hasta que la de El Perú llega a Panamá; con esta noticia pasan a Portobelo y, concluida la feria, se vuelven a Cartagena, donde reciben los víveres que necesitan para su regreso, y sin detenerse mucho se hacen a la vela para La Habana. A su partida queda solitaria la bahía, porque las embarcaciones del país, balandras y goletas, son en corto numero, y no se detienen mas de lo necesario para carenar y aprestarse a fin de continuar los viajes que se les proporciona según el comercio que tiene aquella ciudad[38]".

[38] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias Secretas...*, págs. 3-6.

Cuando finalizó la centuria del quinientos, Cartagena de Indias, fundada en 1533 por Pedro de Heredia, ya se perfilaba como un enclave de relevante valor estratégico. Por su condición de puerto único de flotas resultaba crucial para el comercio, además de convertirse en la puerta de acceso al interior y rico territorio neogranadino. Carmen Borrego Pla señala que como resultado de este proceso se constató un incremento poblacional de consideración, y ya hacia el año 1579 contaba con 1.500 habitantes, número que quedaría multiplicado hacia el año 1600[39]. A todo ello habría que sumar el aumento temporal de población que se producía con la llegada de los galeones, cuyos pasajeros se encontraban con una ciudad sumida en un crecimiento constante[40].

El puerto de Cartagena se convirtió en el lugar donde se detenían las flotas de galeones en espera del momento adecuado para la realización de las ferias de Portobelo. La consecuencia principal de su importancia fue la enorme atracción que la ciudad tuvo para los piratas durante todo el siglo XVII. Posteriormente, todas las potencias europeas deseosas de las riquezas españolas en América desarrollaron una importante actividad bélica en la ciudad[41].

A causa de sus riquezas, Cartagena de Indias fue objeto de continuados asaltos. En 1544, el francés Roberto Baal sería el primero en saquearla. Después, el corsario Hawkins la bombardeó en 1568, y en 1586 Francis Drake arrebató la plaza a su Gobernador Pedro Fernández del Busto. Posteriormente, a finales del siglo XVII, otra expedición francesa, al mando del Barón de Pointis, se encargaría de conquistar la ciudad.

Tantos y tan continuados ataques obligaron a poner en marcha, ya desde fechas tempranas, todo un plan de fortificaciones en previsión de posibles saqueos o acosos. Es

[39] Borrego Pla, Carmen, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de estudios Hispanoamericanos (E.E.H.A), 1983, pag. 47; Marco Dorta, Enrique, *Cartagena de Indias: la ciudad y sus monumentos*, Sevilla, E.E.H.A, 1951, pág. 70.
[40] Borrego Pla, Carmen, "*Mar, río y pesca en la Cartagena indiana de 1600*". En VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998. pág. 1389.
[41] Op. Cit. Mijares. L y Sanz Tapia. A. P. "El desarrollo histórico en las regiones"..., pág. 485.

así, que la idea de hacer de Cartagena una plaza fuerte nacía ya casi con la misma fundación de la ciudad[42].

Las colonias españolas, y entre ellas la ciudad de Cartagena, durante los meses previos a la guerra experimentaron una situación de desabastecimiento. En el mes de febrero de 1740, Blas de Lezo anotaba que la situación de las plazas españolas en América (Santa Marta[43], Portobelo, Cartagena, Puerto Rico, etc.) era desesperada por la constante escasez de provisiones[44]. A esto último habría que añadir que, el posible encuentro con navíos británicos supuso siempre un grave peligro para las naves hispanas, sobre todo a partir de la llegada de 10 buques de guerra ingleses en el mes de junio de 1739 a Jamaica, los que se sumarían a los ocho que ya navegaban en aquellas aguas.[45] El 11 de febrero de 1740, Blas de Lezo[46] calculaba en 22 los navíos ingleses en el Caribe, a los que se pronto se sumarían otros siete[47].

---

[42] Se puede encontrar una completa descripción de la fortificación de la plaza de Cartagena a lo largo de los siglos XVI-XVII y XVIII en la obra de J.M Zapatero. *La guerra en el Caribe*..., págs. 46-62.

[43] "Santa Marta, capital del Departamento del Magdalena, está situada a 11 grados 15 minutos de Latitud Norte y 74 grados 13 minutos de Longitud Oeste, con una altura sobre el nivel del mar de dos metros y una temperatura media de 27º C. Su área es de 2.318 kilómetros cuadrados. Pero el territorio en general es montañoso, con elevaciones de hasta 5.775 metros en las cumbres de la Sierra Nevada..., en el siglo XVIII, las referencias sobre Santa Marta son abundantes, especialmente las militares y religiosas. De las primeras son los reconocimientos de las fortificaciones por el ingeniero militar don Antonio de Arévalo en 1743, al que siguieron los del gobernador de Cartagena de Indias don Ignacio Sala, acompañado del ingeniero Manuel Hernández en 1752..., no obstante, la importancia de su puerto y la posición estratégica como ruta de penetración hacia el interior del Virreinato de Santa Fe y del Perú, Santa Marta se encontraba indefensa, con sólo las sencillas fortalezas de anticuados conceptos de las torres fuertes del siglo XVI, reconstruidas o reformadas en el siglo XVII..., tan crítica circunstancia se agravó por la hostilidad de Inglaterra". Op. Cit. Zapatero. J. P. *La Guerra en el Caribe*..., pág. 112.

[44] A.G.S. Leg 396.1-79. Secretaría de Marina. Lorenzo de Montalvo a Cenón de Somodevilla. 6 de noviembre de 1739.

[45] A.G.S. Leg 396.1-9. Secretaría de Marina. Así lo cita Blas de Lezo a José de la Quintana el 15 de julio de 1739.. También se pueden encontrar noticias al respecto, en una carta de 24 de junio de 1739 de Lezo a Cenón de Somodevilla. A.G.S. Leg 396.1-55. Secretaría de Marina. En Leg.- 396.1-191. Secretaría de Marina. A.G.S. se puede acceder al listado de buques comandados por el Almirante Brown que se encontraban en Jamaica en fecha de 30 de junio. A.G.S. Leg 396.1-192. Secretaría de Marina. Se puede acceder al listado de los buques capitaneados por Vernon.

[46] "Nacido en Pasajes, Guipúzcoa, en 1687, se educó en Francia, hasta que ingresó en el Colegio de Guardias Marinas. En uno de sus primeros combates navales perdió una pierna, pero aún así continuó su carrera militar, llegando a capitán de fragata en 1710 y de navío en 1712, participando en muchas ocasiones en la Carrera de Indias, teniendo como base de operaciones el puerto de Veracruz. Como jefe de escuadra, en 1730 se le confiere el mando de una en el Mediterráneo, interviniendo en la conquista de Orán. Al año siguiente, asciende a teniente general y se le encarga la Comandancia del Departamento de Cádiz, para años después ser nombrado Comandante General de los galeones de Tierra Firme. La defensa que hizo del puerto de Cartagena de Indias ante el ataque inglés es una de las páginas más gloriosas de la Marina española en las Indias, siendo nombrado por ello Marqués de Oviedo. Murió en aquella ciudad el 7 de septiembre de 1741. Op. Cit. Torres. B. P. *La marina en el gobierno..., págs.* 228-229.

[47] A.G.S. Leg 396.1-79.Secretaría de Marina. Lorenzo de Montalvo a Cenón de Somodevilla. 6 de noviembre de 1739.

A finales de noviembre de 1739 se recibió en Cartagena la noticia del cierre del puerto de Jamaica a los españoles. Un buque francés, escribía Blas de Lezo, comunicó la declaración de guerra y el cierre del puerto inglés. A partir de este momento se hizo muy compleja la consecución de víveres y pertrechos procedentes del comercio británico y, aunque muchos géneros habían sido pedidos reiteradamente al Virrey de México, hasta el momento no se había recibido envío alguno[48]. Ya en el mes de octubre habían sido divisados sobre las costas de Playa Grande 11 buques de guerra británicos[49]. Esta presencia militar inglesa acabó de dificultar los contactos entre las colonias hispanas y agravó la situación de desabastecimiento de la ciudad.

Desde La Habana, Lorenzo de Montalvo[50]escribía al marqués de la Ensenada la primera semana de noviembre de 1739, acusando el recibo de cartas procedentes de Cartagena, firmadas por Blas de Lezo y por el Almirante Benito Antonio Espinola, comandante de la Armada de Barlovento. Todas ellas informaban del cierre del puerto de Jamaica y, por lo tanto, quedaba suspendida la remisión a la ciudad de los géneros contratados. La falta de dinero para conseguirlos en otros lugares creaba un grave problema de desabastecimiento[51]. Los gastos de las escuadras en Cartagena habían sido ingentes y, sin embargo, quedaban buques que reparar. Benito Antonio de Espinola se hallaba sin jarcia, lona, brea y alquitrán, además de otros géneros de carena, productos que eran ahora pedidos a la isla de Cuba con mucha urgencia, ya que así lo requería la especial situación de conflicto que se había iniciado.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[48] A.G.S. Leg 396.1-131. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 29 de octubre de 1739.
[49] A.G.S. Leg 396.1-183-184-185. Secretaría de Marina. Noticias de La Habana fechadas en septiembre, octubre, noviembre y diciembre.
[50] "Nacido en Valladolid en 1710, ingresó en la Armada a través de la carrera administrativa, y después de ocupar puesto en las oficinas de diversos departamentos ascendió a Comisario de Marina, con cuyo grado paso a La Habana en 1734, Tuvo una actividad muy destacada en la organización de aquel arsenal, lo cual le significó la recompensa de ser ascendido a Comisario ordenador de toda la isla. Fue miembro de la Junta de Guerra que se formó en La Habana en los meses anteriores al ataque inglés y cuando se consumó la ocupación asistió a las negociaciones de la capitulación. Se cuenta que gracias a su intervención los ingleses encontraron los talleres y almacenes del arsenal vacíos. Firmada la paz fue recompensado por esos trabajos y por los conciertos que preparó con el Gobernador de Santiago de Cuba para atacar a los ingleses durante la ocupación de La Habana, nombrándosele Intendente de Marina y dándole el título de Conde de Macuriges. Ocupando aquella intendencia, murió en La Habana el 8 de diciembre de 1778". Op. Cit. Torres. B. P. *La marina en el gobierno..., pág.* 234.
[51] A.G.S. Leg 396.1-149. Secretaría de Marina. Además esto supuso un coste importante para la hacienda española.

Lorenzo de Montalvo comunicaba desde La Habana a la Corte que no debía cesar el envío desde la metrópoli de productos para el sucesivo suministro de los buques de Cartagena[52]. La lona, brea y los demás géneros de carena que pedía Benito Antonio Espinola, a excepción de la jarcia, se suministrarían acorde con las posibilidades del Gobernador desde la isla de Cuba, debido a la estrechez de medios con la que esta plaza también se encontraba[53]. Finalmente, el 12 de enero llegó a Cartagena un navío francés con algunos víveres, harina, carne, bacalao y jarcia[54]. Más tarde, a finales de febrero de 1740, llegaron otras dos balandras con suministros, una, holandesa, procedente de Curazao, y otra de Santo Domingo, francesa[55].

En carta de 15 de noviembre de 1739, Blas de Lezo comunicaba al Gobernador de La Habana, el santanderino Francisco Guemez y Horcasitas, futuro conde de Revillagigedo[56], la imposibilidad de prestar ayuda militar a la plaza cubana, a pesar de que ya se había producido el primer ataque inglés en sus costas. Según sus palabras "las órdenes del Rey con que me hallo para el resguardo de los intereses de Cartagena no me permiten tomar deliberación alguna para abandonarlos en la situación presente a la contingencia de una fatalidad en este descubierto. País que sólo tiene hoy por broquel la fuerza de estos navíos para su resguardo y para el de los crecidos caudales que se hallan en Panamá[57], a lo que se añade hallarme con sólo un mes y medio de bizcocho y sin carnes ni menestras, por haberme negado en Jamaica desde el mes de junio la remisión de estos géneros y los demás según el asiento estipulado con estos ministros y factores, sin que el señor Virrey se acuerde de estas providencias, ni aún me responda a tantas

[52] A.G.S. Leg 396.1-79. Secretaría de Marina. En fecha de 11 de febrero de 1740 escribía Lezo que no había llegado aún ningún navío con provisiones desde España.
[53] A.G.S. Leg 396.1-179. Secretaría de Marina. Lorenzo de Montalvo a Cenón de Somodevilla. 6 de noviembre de 1739.
[54] A.G.S. Leg 396.1-140. Secretaría de Marina.
[55] A.G.S. Leg 396.1-87. Secretaría de Marina.
[56] En febrero de 1760, cumplidos los 89 años, fue nombrado Consejero de Guerra, en Francisco Andújar Castillo: *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada 1996, pp. 213-214.
[57] A.G.S. Leg 396.1-9. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a José de la Quintana. 15 de julio de 1739. Cartagena de Indias.Blas de Lezo tiene órdenes de proteger los caudales destinados a Portobelo para la celebración de una feria. Dichos caudales que son conducidos por la Armada del Mar del Sur, ascienden a un valor total de 11.734.192 pesos.

cartas como le tengo escrito sobre estos asuntos y remisión de los caudales para solicitarlos por otra parte, por lo cual y por cuanto, está V. E. más cerca, convendrá que solicite con la eficacia que conviene dar, porque por lo que toca a mí, cumplo con pedirlas a los ministros en conformidad con las órdenes que tienen a este fin[58]".

En marzo de 1740 Lezo escribió a Sebastián de Eslava, a quien creía ya en Puerto Rico, comunicándole el bombardeo que acababa de sufrir Cartagena[59]. En carta dirigida por Lezo al Marqués de la Ensenada el 28 de marzo de 1740, se describían perfectamente las escasas medidas de seguridad que se habían tomado en aquella plaza por parte del que fuera su último Gobernador, el brigadier Pedro José Fidalgo, muerto el 12 de febrero de 1740. Melchor de Navarrete, antecesor de Sebastián de Eslava en el cargo, y en su condición de Teniente de Rey de la plaza, inició, bajo el asesoramiento de Blas de Lezo, las mejoras necesarias en las defensas de la ciudad en previsión de ataques enemigos, los que se produjeron en el mes de febrero de 1740, y que serían llevados a cabo por 15 navíos de guerra ingleses capitaneados por Vernon[60].

Se colocaron algunos navíos a la entrada del puerto unidos por cables, lo que imposibilitaba el acceso al mismo. En caso de que la barrera fuese atravesada, las naves enemigas quedarían bloqueadas. La artillería de la andana baja de los buques utilizados para evitar el acceso al puerto, además de tres morteros con las granadas correspondientes, se colocó en los castillos de Señor Luyo y San José, ya que la situación en la que se encontraba el armamento de los mismos era muy deficiente. También se condujeron hasta estos lugares las bombas necesarias, armas, municiones y pólvora. El resguardo de los castillos fue concedido al Jefe de Escuadra Benito Antonio Espinola.

[58] A.G.S. Leg 396.1-179. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Lorenzo de Montalvo. 15 de noviembre de 1739.
[59] A.G.S. Leg 396.1-468. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Sebastián de Eslava. 28 de marzo de 1740. Sebastián de Eslava se encontraba en Puerto Rico desde donde comunicaba la mala situación y falta de víveres de la plaza española. A.G.S. Leg 396.1-225. Secretaría de Marina.
[60] A.G.S. Leg 396.1-87. Secretaría de Marina. Este es un documento adecuado para observar todo lo ocurrido en Cartagena hasta el mes de agosto de 1740.

El navío el Dragón quedó situado en la ensenada de Tierra Bomba, junto con una balandra de ocho cañones, para guarnecer una zona que se inundó en los meses de enero y febrero. Para defender el camino que conducía a Bocachica desde Cartagena se construyeron dos baterías, una en la punta de Pasacaballos y la otra en Varadero, entre San José y Pasacaballos. El navío el Conquistador estaría situado también en este surgidero, desde donde con su artillería podría batir toda la playa.

El día 13 de marzo se dejó ver en Cartagena, de nuevo, el Almirante Vernon con 8 navíos de guerra, 2 paquebotes, 2 bombardas y 2 brulotes. El primer bombardeo de la ciudad comenzó el día 17 del mismo mes[61]. Pese a las malas condiciones de la pólvora, la estrategia de Lezo aguantó la primera embestida inglesa. Las intenciones de Vernon, según palabras del propio Lezo, eran las de quemar la ciudad y todos los efectos que en ella se encontrasen, ya que todas las bombas que se lanzaron desde los buques ingleses eran incendiarias, y estaban compuestas de materias combustibles como la texebentina y pez revuelto con alquitrán y pólvora. Finalmente los ingleses sólo lograron incendiar tres casas[62].

El 21 de marzo de 1740 llegaban a Cartagena Sebastián de Eslava y algunos hombres de refuerzo[63]. La tropa desembarcó deteriorada y disminuida en número, ya que en el trayecto habían sufrido la pérdida de 160 hombres, a lo que habría que sumar las deserciones ocurridas en Puerto Rico y los enfermos[64].Una vez en la ciudad, Sebastián de Eslava dio su aprobación a todos los preparativos ideados por Lezo para la defensa de la plaza previos a su arribo.

[61] A.G.S. Leg 396.1-87. Secretaría de Marina.
[62] A.G.S. Leg 396.1-84. Secretaría de Marina. Blas de Lezo al Marqués de la Ensenada. 28 de marzo de 1740.
[63] Todo lo referente a la Navegación del San Carlos y el Galicia con Sebastián de Eslava a bordo en A.G.S. Leg 396.1-61 y 64. Secretaría de Marina.
[64] A.G.S. Leg 396.1-102 y 103. Secretaría de Marina. Relación de lo que necesitaban los buques Galicia y San Carlos.

La posibilidad de ayudar con navíos de guerra a Portobelo seguía quedando descartada, ya que Cartagena, pese a los refuerzos, continuaba siendo una plaza con importantes carencias defensivas[65].

Las escaramuzas y altercados entre ingleses y españoles en la costa de Cartagena no hizo más que dificultar el abastecimiento de las colonias[66]. Tan sólo en el mes de agosto y, tras la llegada de noticias secretas escritas por Keene, embajador británico en la corte de Felipe V, en las que se hacía referencia al posible envío de una flota española compuesta de 18 navíos a América, Vernon se refugió en Jamaica a la espera de más refuerzos[67].

Por dos avisos procedentes de Galicia y llegados a Santa Marta el 7 de mayo, se recibieron órdenes para los Virreyes del Perú, Nueva España, y para el Gobernador de Guatemala, de mandar provisiones para el resguardo de los buques de la Armada de Barlovento anclada en Cartagena[68]. En el mes de abril llegaron algunos suministros desde Santa Fe, y se pudieron comprar víveres a los holandeses. De esta forma, los cálculos de Lezo hacían referencia a que disponía de pertrechos y provisiones para cinco meses y medio. Estas remisiones se incrementaron en mayo[69], pero en el mes de junio, Melchor de Navarrete escribió de nuevo a Ensenada pidiendo que se intentara el envío de víveres, aunque fuese adquiriéndolos en las colonias extranjeras[70]. En julio también se recibían en Cartagena 100.000 pesos procedentes del comercio[71]. Este dinero era parte del tesoro que había sido conducido a Panamá para la realización de la feria, y finalmente tuvo que ser transportado a Guayaquil, y desde allí a Quito, para impedir que

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[65] A.G.S. Leg 396.1-98. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a José de la Quintana. 24 de mayo de 1740.
[66] A.G.S. Leg 396.1-123. Secretaría de Marina. Campuzano a Blas de Lezo. El 30 de mayo de 1740, Blas de Lezo mandó dos balandras a perseguir a otras tres inglesas. Dichas balandras dieron caza a un paquebote inglés en las islas de San Bernardo, entrando en batalla durante toda la noche, lo que le costó la vida al capitán de una de las embarcaciones españolas, José Piz, y a uno de sus alféreces, Juan de Echeverría, además de sufrir 60 bajas en la tripulación. A.G.S. Leg 396.1-116. Relatado por José de Campuzano, teniente de navío de una de estas balandras.
[67] A.G.S. Leg 396.1-126. Secretaría de Marina.
[68] A.G.S. Leg 396.1-96. Secretaría de Marina.
[69] A.G.S. Leg 396.1-142. Secretaría de Marina.
[70] A.G.S. Leg 396.1-111. Secretaría de Marina.
[71] A.G.S. Leg 396.1-114. Secretaría de Marina.

cayese en manos inglesas[72]. En el mes de julio Cartagena continuaba pidiendo víveres de forma insistente a la isla de Cuba y su situación continuaba empeorando[73].

1.3.- La Florida

A finales del siglo XVI y principios del XVII las defensas de La Florida fueron uno de los objetivos primordiales de los monarcas españoles, debido fundamentalmente a su situación estratégica para la defensa de las rutas marítimas. Siempre fue constante su condición de deshabitada, existiendo como único centro poblacional de cierta consideración el presidio de San Agustín.

El día 24 de junio de 1740, un total de 13 embarcaciones comandadas por el Comandante Oglethorp, comenzaron un ataque sobre la plaza de Matanza, después de haber tomado la isla de Santa Anastasia en La Florida, muy cerca del presidio de San Agustín. Este hecho suspendió momentáneamente el suministro de víveres procedentes de La Habana[74]. El 26 del mismo mes de junio atacaron los españoles a los ingleses que se habían situado en la isla de Santa Anastasia, con un resultado favorable. Este ataque, realizado por 270 hombres de tropa reglada, caballería, negros e indios, provocó un total de 107 bajas británicas, 39 prisioneros y la liberación de la plaza[75]. De todas formas, los buques ingleses continuaron merodeando por las costas, impidiendo el aprovisionamiento de víveres y pertrechos, tan necesarios en La Florida. En La Habana

[72] A.G.S. Leg 396.1-115. Secretaría de Marina. El 26 de junio llegaría el tesoro a Guayaquil con los navíos de Lima. Añadía Lezo que en caso de quererse celebrar una feria en Quito y transportar los beneficios a España, sería imprescindible el envío de más navíos para evitar la completa indefensión de las plazas españolas en América. A.G.S. Leg 396.1-125. Secretaría de Marina.
[73] A.G.S. Leg 396.1-254-255. Secretaría de Marina. Lorenzo de Montalvo a Cenón de Somodevilla. 1 de agosto de 1740.
[74] A.G.S. Leg 396.1-355. Secretaría de Marina. Estos víveres venían siendo pedidos desde mucho tiempo atrás.
[75] A.G.S. Leg 396.1-257-261. Secretaría de Marina. 26 de junio de 1740.

pretendieron reanudar las operaciones de ayuda, pero la gran cantidad de navíos de guerra enemigos destinados en la zona motivó que los envíos de provisiones no llegasen a entrar en el puerto.

En el mes de julio partían en dirección a la Florida procedentes de La Habana tres embarcaciones cargadas con suministros: las fragatas Bizarra, San Antonio y Diligente, todas ellas pertenecientes a la Armada de Barlovento [76]. A bordo de la fragata Bizarra, capitaneada por José Antonio de Herrera[77], se celebró un consejo el día 17 de julio, al que acudieron todos los oficiales destinados en la escuadra, para determinar la conveniencia de entrar en el puerto. Las informaciones referentes a las embarcaciones inglesas que bloqueaban el puerto de la Florida hablaban de cinco fragatas, siendo la mayor de éstas de 30 cañones, un paquebote y una balandra[78].

Destacables eran las noticias procedentes de Norteamérica. Según la información adquirida por un capitán de navío español procedente de las islas Canarias, Santiago Pérez, los británicos estaban preparando en Nueva Inglaterra una fragata de 40 cañones, otras dos de 20 y seis paquebotes de 16. Todas estas embarcaciones tendrían órdenes de acudir a luchar junto al Comandante Oglethorp, General británico en la Georgia, para pasar a bloquear el puerto de La Florida. Estas noticias hicieron que se determinase en la junta celebrada en la Bizarra no entrar en el puerto pese al revés que supondría perder La Florida, al menos hasta que no llegasen refuerzos de Veracruz[79]. El día 1 de agosto, en La Habana, decidían no actuar debido a la insuficiencia de noticias

[76] A.G.S. Leg 396.1-237-239-243. Secretaría de Marina. Lorenzo de Montalvo a Cenón de Somodevilla. 22 y 23 de julio de 1740.
[77] El 19 de junio de 1746 recibiría el título de Marqués de Santa Marta.
[78] A.G.S. Leg 396.1-266. Secretaría de Marina. Domingo Fornier. 17 de julio de 1740. A este Consejo acudieron Domingo Fornier, José Antonio de Herrera, el alférez de fragata Fernando de Lorriaga, el alférez de fragata José de las Casas, el alférez de navío Francisco Cabrezos, el alférez de navío Juan Alberto Ezasun, el teniente de fragata Manuel Correa, el teniente de navío Domingo de Herrera, el teniente de navío Antonio de Castañeda, el teniente de navío Gonzalo R, y los capitanes de fragata Tomás Varela, Francisco de Loria y Rodrigo de Luizón.
[79] A.G.S. Leg 396.1-266. Secretaría de Marina. Domingo Fornier. 17 de julio de 1740.

257

Nota de que se comprehende la Tropa que salió del Presidio de S. Augustin de la Florida el dia 26 de Junio de 1740. a fin de Atacar a la del Enemigo en el sitio nom.do Moze distante como media Legua del citado Presidio, donde se hallaba Atrincherado: el Estrago que hicieron en ellos, con distincion de Muertos, Heridos, y Prisioneros de una, y otra Parte.

Leg. 396

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Tropa que salió del Presidio.

Soldados de Tropa Reglada	170
Idem de Cavalleria	20
Indios, Desterrados, y Negros	80
	# 270

Muertos en la Funcion de la antecedte Tropa.

Sub-theniente	1
Sargento	1
Soldados	8
	# 10

Heridos en Idem.

Sargento	1
Soldados	16
Delos Desterrados	3
	# 20

Estrago hecho en los Enemigos.

Muertos.

El Coron.l Palma Comm.te de la Tropa	1
Capitanes hijos suyos	2
Cap.n de Cavallos	1
Sub-Alferes	3
Soldados	83
Indios	17
	# 107

Prisioneros.

Capitan	1
Then.te de Cavallos	1
De Infanteria	1
Ayud.te mayor	1
Soldados	26
Indios	9
	# 39

Cavallos	40
Banderas	1

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 396-257. Tropa que salió del presidio de San Agustín de la Florida y perjuicio que causó a los ingleses. 26 de junio de 1740.

que se tenían respecto a la cantidad y calidad de los buques que podían tener allí los ingleses. Las noticias de que disponía Lorenzo de Montalvo, suministradas por cartas del gobernador de La Florida, destacaban que los ingleses habían dispuesto sobre el presidio 7 fragatas de 45 a 30 cañones, dos paquebotes y dos balandras de a 10, varias goletillas y lanchones, que hacían un total de 13 embarcaciones. Para afrontar el suministro de víveres y, a la vez, impedir la toma de la plaza por el comandante Oglethorp, el Gobernador de La Habana intentó armar el navío el Invencible, con 700 hombres de tropa y otros 300 de transporte, lo que no se pudo llevar a cabo por la falta que tenían, tanto la plaza como el navío, de jarcia y algunos géneros más. La decisión final fue esperar a que llegase desde Veracruz la fragata San Juan, ya que el Gobernador de Nueva España había sido advertido de la situación que sufría la plaza de La Florida, y que inmediatamente llegase dicho navío, armase Antonio de Herrera el pingue San Nicolás. Lorenzo de Montalvo explicaba lo complicado de poner en marcha dicha operación, ya que la mayor parte de las pertenencias de las mencionadas naves se encontraban en los tres navíos que habían sido enviados para ayudar a la plaza en el mes de julio[80].

Pese a todas las dificultades, el 1 de septiembre de 1740 se comunicaba a Ensenada el abandono de la isla de Santa Anastasia por parte de los ingleses y, como consecuencia inmediata, el envío de todos los suministros posibles a La Florida[81]. Los buques San Nicolás, San Juan y la Bizarra, una vez finalizada la misión, regresaron a Veracruz[82].

[80] A.G.S. Leg 396.1-255. Secretaría de Marina.
[81] A.G.S. Leg 396.1-260 Secretaría de Marina. Según la carta de Lorenzo de Montalvo, el abandono de la isla por parte de los ingleses se sucede debido a las noticias que adquieren los enemigos de 13 navíos y fragatas españolas armadas en guerra a tan sólo 20 leguas. También se menciona la fecha del levantamiento del sitio en A.G.S. Leg 396.1-259. Secretaría de Marina.
[82] A.G.S. Leg 396.1-260. Secretaría de Marina.

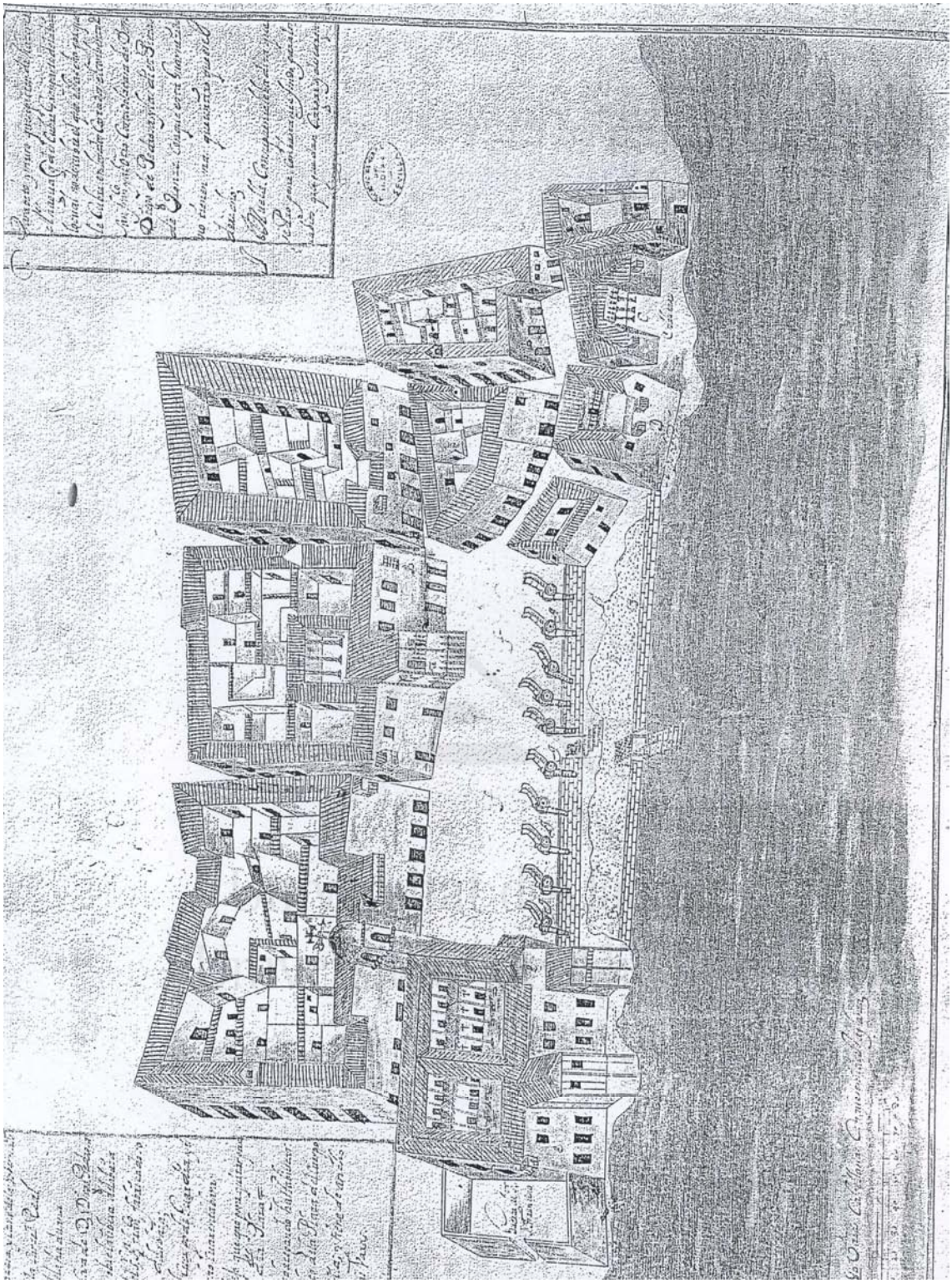
1.4.- Cuba

A lo largo del siglo XVII, a consecuencia del debilitamiento de la carrera de Indias, La Habana decayó de forma considerable, prevaleciendo la insuficiencia de abastecimientos por la irregularidad de las flotas. Esto fue provocado, fundamentalmente, por la hostilidad constante de franceses, holandeses e ingleses y, debido a los constante acosos, La Habana se convirtió con el paso del tiempo en una de las plazas españolas de América mejor fortificadas[83].

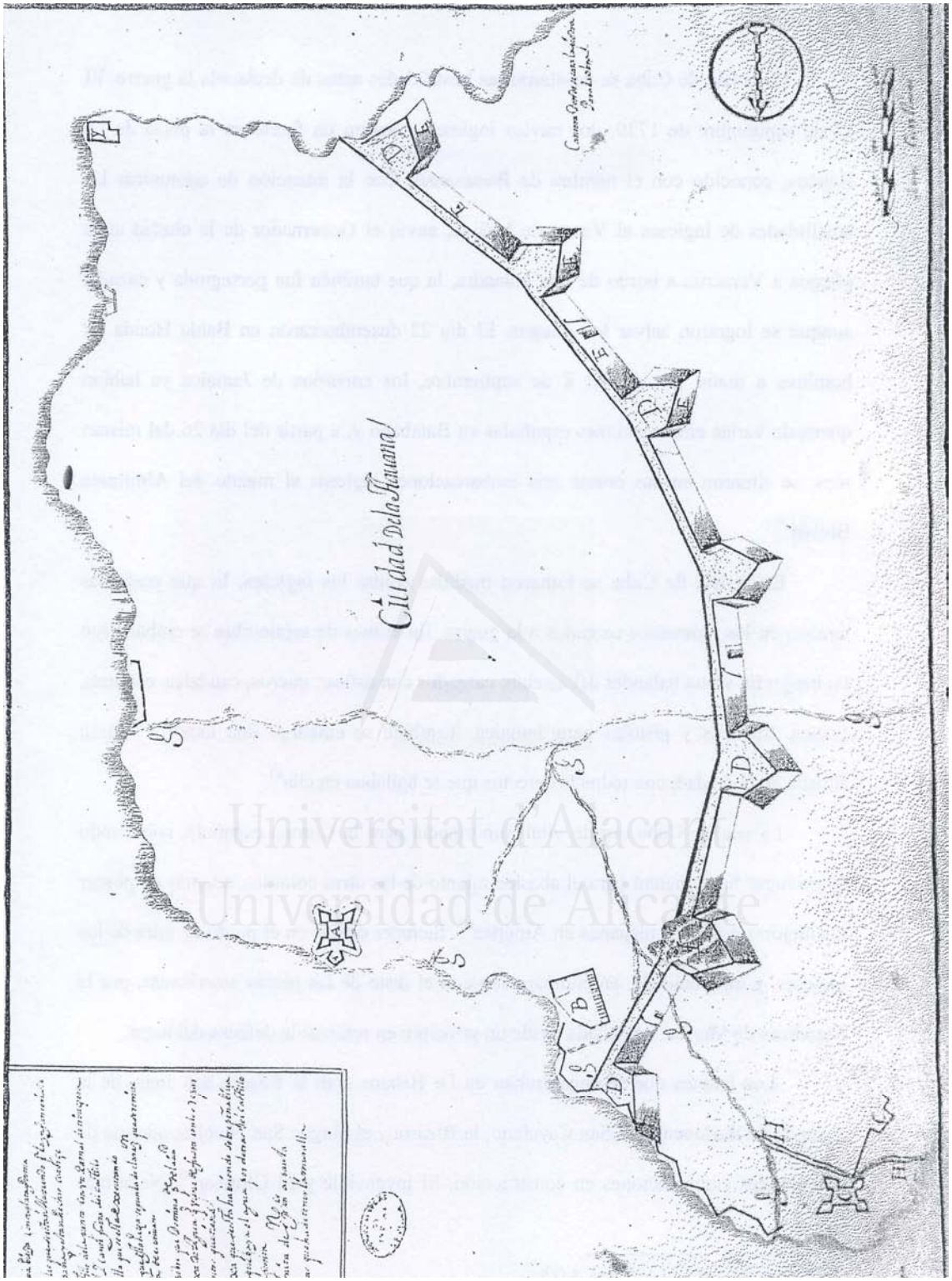
La isla de Cuba, situada entre el seno de Méjico y el Mar de las Antillas, se correspondía con el punto de convergencia de las comunicaciones marítimas de toda América, y de ahí su gran importancia desde los primeros momentos de la llegada de los españoles a América. Su enclave la convirtió en el lugar idóneo de concentración para pasar a las tierras continentales, además de ser el punto de reunión para la mayor parte de las naves que regresaban a la metrópoli. Todo lo anterior le concedía un valor primordial en el sistema orgánico del Imperio. "Cuba pasó a ser el centro político y comercial, escala del incansable tráfico marítimo entre los puertos de España y los de las nuevas tierras abiertas a su semilla[84]". De esta forma, Cuba y su puerto principal se convirtieron en la base más importante del Caribe, donde se encontraban los mejores astilleros hispanos en América[85]. Por todos estos motivos a La Habana se la conoció como la *Llave del Nuevo Mundo.*

En la isla de Cuba se desataron las hostilidades antes de declarada la guerra. El 8 de septiembre de 1739, los corsarios de Jamaica ya habían quemado varias embarcaciones españolas en Batabanó y, a partir del día 26 del mismo mes, se situaron

[83] Op. Cit. Mijares. L y Sanz Tapia. A. "El desarrollo histórico en las regiones"..., pág. 455.
[84] Op. Cit. Zapatero. J. P. *La Guerra en el Caribe...*, pág. 291.
[85] A.G.S. Leg 396.1-316. Secretaría de Marina. También se puede advertir la importancia de La Habana como lugar de aprovisionamiento de otras colonias en A.G.S. Leg 396.1-79. Secretaría de Marina.



A.G.I. Mapas y Planos, Santo Domingo, 90. Puerto de La Habana.



A.G.I. Mapas y Planos, Santo Domingo, 90. Puerto de La Habana.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

en sus costas seis embarcaciones inglesas al mando del Almirante Brown. Además, el 17 de septiembre, dos navíos ingleses habían atacado un fuerte en la plaza de La Habana, conocido con el nombre de Bacuxanao. Con la intención de comunicar las hostilidades de ingleses al Virrey de México, envió el Gobernador de la ciudad unos pliegos a Veracruz a bordo de una balandra, que también fue perseguida y cazada, aunque se lograron salvar los pliegos. También, el día 22 del mismo mes desembarcaron en Bahía Honda 80 hombres a matar ganado.

En la isla de Cuba se tomaron medidas contra los ingleses, lo que creó más tensión en los momentos cercanos a la guerra. En el mes de septiembre se embargaron un bergantín y una balandra del asiento, cargados con azúcar, cueros, caudales, cañones, fusiles, trabucos y pistolas para Jamaica. También se embargó una factoría inglesa situada en la ciudad, con todos los efectos que se hallaban en ella[86].

Los buques que se encontraban en La Habana eran la fragata San Juan, de la Armada de Barlovento, el San Cayetano, la Bizarra y el pingue San Nicolás, además de dos grandes embarcaciones en construcción, el Invencible y el Glorioso[87]. Nada más comenzar las hostilidades, la isla de Cuba quedó prácticamente desconectada de la península, como todas las demás plazas caribeñas, aunque mantuvo el contacto con las otras colonias en la medida en que los ingleses lo permitieron. En febrero de 1740 llegaron desde Veracruz 542.838 pesos para que desde la ciudad se suministrase lo necesario a Santo Domingo, Santiago de Cuba, piquetes de La Florida y otros menesteres, siendo la partida principal de 60.000 pesos para los astilleros[88].

Hasta el mes de abril de 1740 no se intentó llevar a cabo ningún envío de tropas a La Habana, momento éste en el que se inició una operación en San Sebastián con dicha finalidad. El 12 de abril, el Secretario de Marina e Indias José de la Quintana

[86] A.G.S. Leg 396.1-132. Secretaría de Marina.
[87] A.G.S. Legs 396.1-210-211-213-232. Secretaría de Marina.
[88] A.G.S. Leg 396.1-208-221. Secretaría de Marina.

comunicaba a Ensenada la orden del Rey para el embarco de tropa en ocho buques, los que partirían de dos en dos, con el mayor sigilo posible, teniendo como destino La Habana[89]. El día 25 del mismo mes partieron del puerto de Pasajes las dos primeras fragatas, la San Antonio y la Minerva, capitaneadas por los oficiales Antonio Martín de Echave y José Goicoechea respectivamente. Su destino era el puerto de Matanza, transportando tres piquetes del regimiento de Portugal, y dos del de Vitoria, con las armas, pertrechos y municiones que se pudieron cargar, además de los bastimentos suficientes para dos meses[90]. Las siguientes dos fragatas abandonaron el puerto de Pasajes el día 13 de julio, la Santa Susana y el San Pedro, con tres piquetes del regimiento de Milán, y una compañía de Dragones desmontados de Italia[91]. El día 6 de agosto partirían otras dos embarcaciones más en dirección a Cuba, con seis compañías de Dragones de Italia, además del armamento correspondiente, bajo las órdenes del coronel Francisco Rubiam,[92]aunque no se constata en la documentación estudiada que estas embarcaciones llegasen a su destino.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

2.- Las plazas españolas del Pacífico

Explicaban Jorge Juan y Antonio de Ulloa en su informe secreto que, "si los enemigos de España hubiesen sabido como se hallaban aquellas plazas y arsenales, podrían haberse apoderado de toda la costa del mar del Pacífico en cualquier tiempo pasado...si el Almirante Anson hubiera sabido la importancia de Guayaquil, y el indefenso estado en que se hallaba, podría haberla tomado sin pérdida de un hombre, y

[89] A.G.S. Leg 396.2-831. Secretaría de Marina.
[90] A.G.S. Leg 396.2-835. Secretaría de Marina.
[91] A.G.S. Leg 396.2-839. Secretaría de Marina.
[92] A.G.S. Leg 396.2-840. Secretaría de Marina.

hubiera quedado hecho dueño de todo el Mar del Sur. Y si el Almirante Vernon, después de haber ocupado a Portobelo, hubiera marchado pronto contra Panamá, el istmo habría quedado bajo el poder de Inglaterra[93]". Las "Noticias Secretas de América", publicadas en 1826 por David Barry, ilustran con suficiente claridad las deficiencias que padecían los dominios españoles del Pacífico. Sirve este documento como antesala de la situación que encontró José Pizarro cuando llegó a América en su misión de impedir que la escuadra del Almirante Anson llegase al Mar del Sur y, a poder ser, una vez remontado el Cabo de Hornos, patrullar e impedir el establecimiento de potencias enemigas en alguna de aquellas plazas, de las que cabe destacar las siguientes:

Jorge Juan y Antonio de Ulloa describieron a Guayaquil como uno de los puertos principales del Perú, "así por ser donde se fabrican y carenan casi todos los navíos que navegan en el Mar del Sur, como por el crecido comercio que se hace en él". Este era el puerto que surtía de forma directa a Lima y a otras ciudades del Vallés de toda la madera destinada para la edificación de casas y para la carena de buques en sus astilleros, tanto de guerra como de comercio. "Si alguna de las naciones extranjeras que desean formar establecimientos en el Perú para colonizar, llegara a ocuparlo, sería su primera diligencia apoderarse de Guayaquil, con lo que sería dueña de aquellos mares..., para hacer todo el comercio que quisiese, y para estorbárselo a los españoles, porque enseñoreados de Guayaquil podrían fabricar, para guerra o para comercio, cuantos barcos quisieran".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

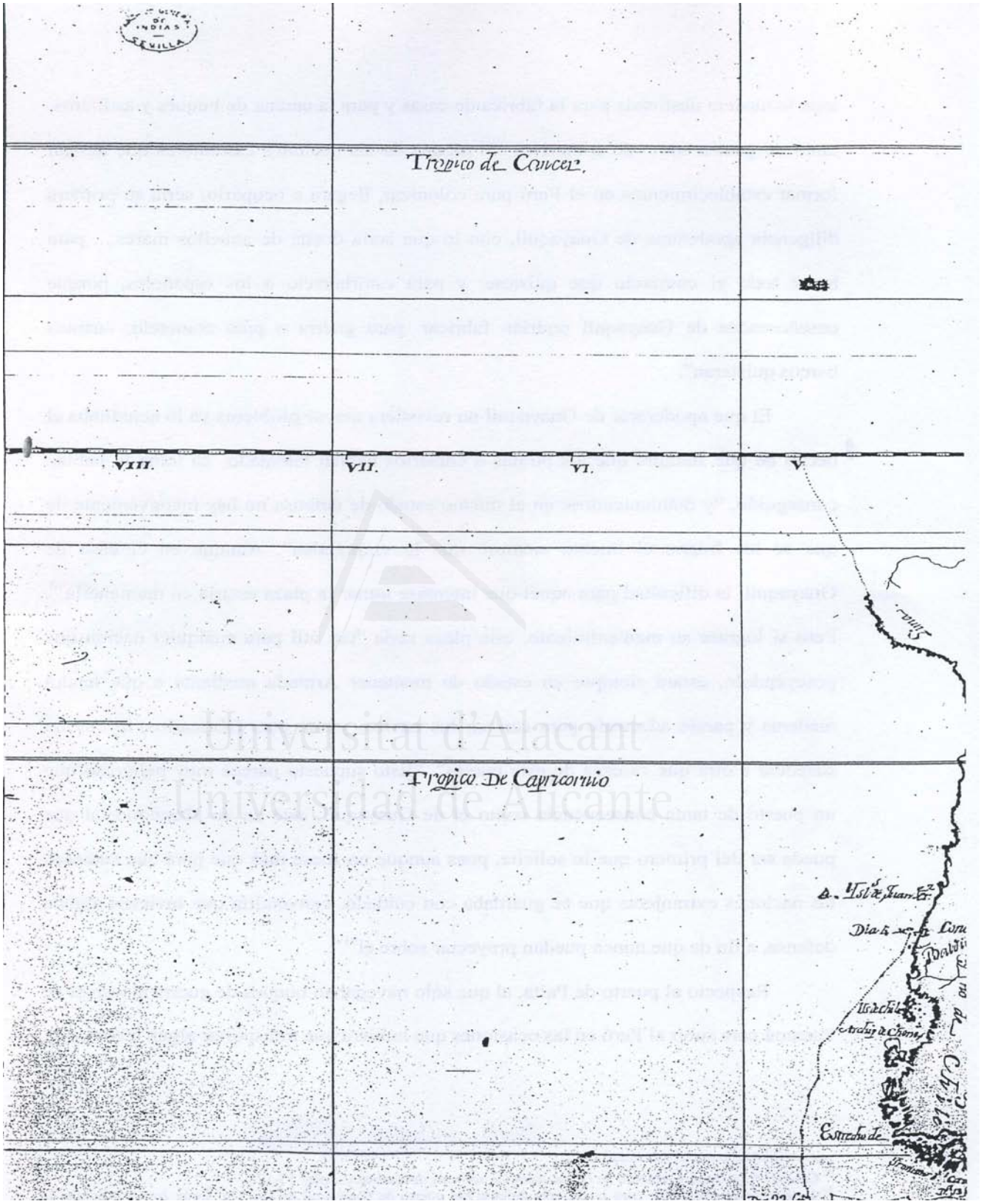
[93] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias Secretas de América.*

Los reiterados ataques de piratas y corsarios que había sufrido Guayaquil habían puesto en evidencia la precaria infraestructura defensiva de la ciudad y "manteniéndose en el mismo estado de defensa (anotaban Jorge Juan y Antonio de Ulloa), no hay inconveniente de que se les frustre el intento siempre que lo emprendan". Aunque en el caso de Guayaquil, la dificultad estaría en mantener el enclave[94]. Pero de lograse esto último, "la plaza sería tan útil para cualquier nación que poseyéndola, estaría siempre en estado de disponer de Armada, ya que obtendría las maderas y el paraje adecuado para carenar los navíos e incluso fabricarlos, lo que no sucedería a otra que careciese de este puerto". "Supuesto esto, parece muy peligroso que un puerto de tanta consecuencia como el de Guayaquil, esté en un abandono tal que pueda ser del primero que lo solicite, pues aunque no fuese más que para que supiesen las naciones extranjeras que se guarda con cuidado, convendría que tuviesen alguna defensa, a fin de que nunca puedan proyectar sobre él[95]".

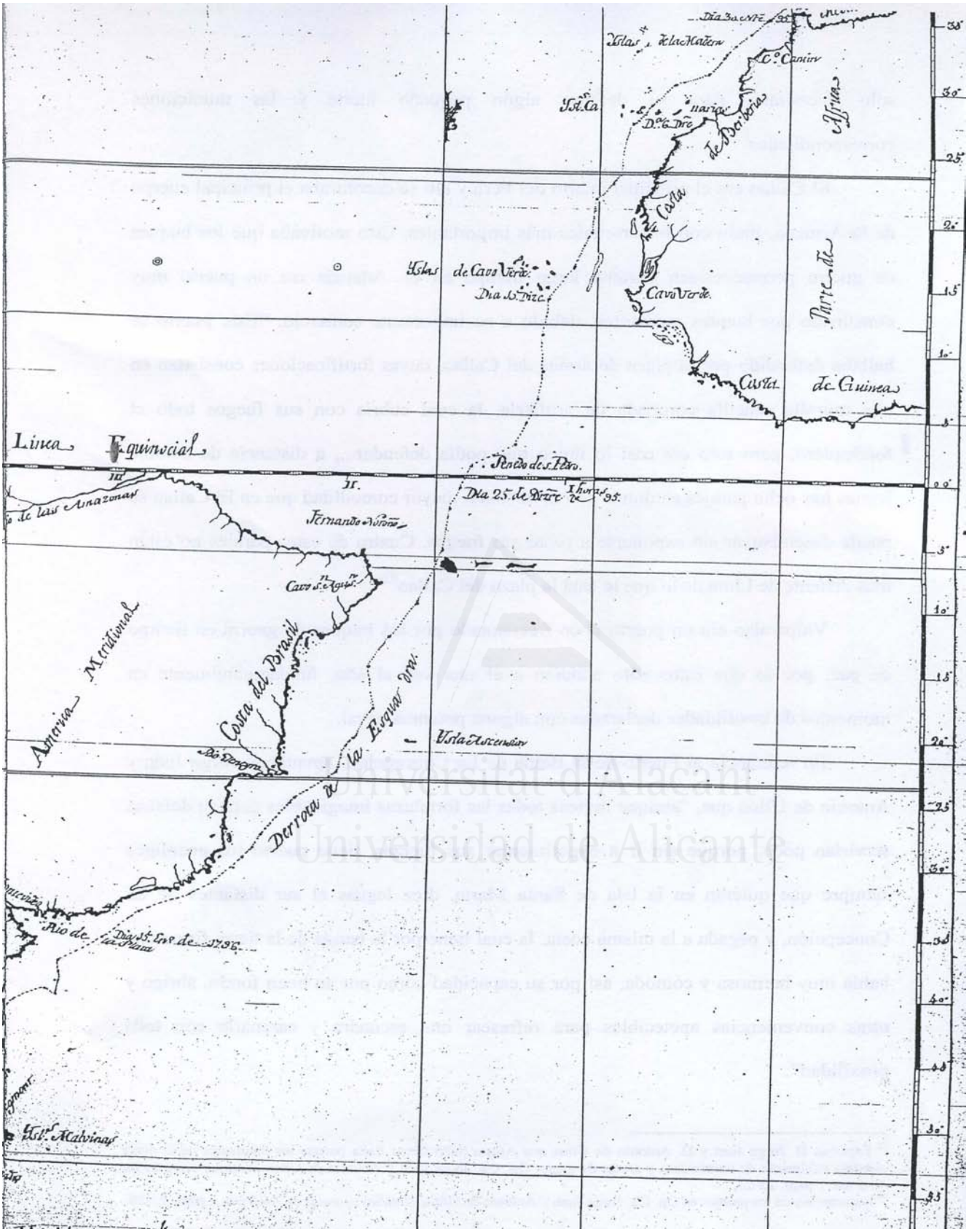
Respecto al puerto de Paita, al que sólo navegaban buques de guerra al volver de Panamá para subir al Perú cuando era necesario transportar algún tesoro, tan solo necesitaría para su defensa algún pequeño fuerte y las municiones correspondientes[96].

El Callao era el principal puerto del Perú y allí se encontraba el principal cuerpo de la Armada, junto con los arsenales más importantes. Esto motivaba que los buques de guerra permaneciesen en él durante largo tiempo. Además era un puerto muy concurrido por buques mercantes, debido a su importante comercio. "Este puerto se hallaba defendido por la plaza de armas del Callao, cuyas fortificaciones consistían en una muralla sencilla coronada de artillería, la cual cubría con sus fuegos todo el fondeadero, pero esto era casi lo único que podía defender..., a distancia de catorce

[94] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América*..., pág. 13-17.
[95] Lo que se debería hacer para la correcta defensa del puerto de Guayaquil en Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América...*, págs. 17-18.
[96] Explican Jorge Juan y Antonio de Ulloa que Anson pudo tomar Paita porque los habitantes de la plaza carecían totalmente de municiones y armas de mano. Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América...*, págs. 22-23.



A.G.I. Mapas y Planos. Plano general de la parte sur del continente americano,



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

leguas hay ocho parajes en donde con la misma o mayor comodidad que en El Callao se puede desembarcar sin exponerse a pasar sus fuegos. Cuatro de estos parajes no están mas distante de Lima de lo que lo está la plaza del Callao[97]".

Valparaíso era un puerto poco frecuentado por los buques de guerra en tiempo de paz, por lo que éstos sólo acudían a él una vez al año, fundamentalmente en momentos de hostilidades declaradas con alguna potencia naval.

En referencia al Puerto de la Bahía de La Concepción, apuntaban Jorge Juan y Antonio de Ulloa que, "aunque tuviese todas las fortalezas imaginables para su defensa servirían poco, porque sin ir a experimentar sus fuerzas, tiene puerto los enemigos siempre que quieran en la isla de Santa Marta, diez leguas al sur distantes de La Concepción, y pegada a la misma costa, la cual tiene por la banda de la tierra firme una bahía muy hermosa y cómoda, así por su capacidad como por su buen fondo, abrigo y otras conveniencias apetecibles para refrescar una escuadra y carenarla con toda proxilidad".

Las islas de Juan Fernández no debía ser tomadas en consideración en relación con los puertos principales del Mar del Sur, básicamente por su condición de deshabitadas, pero debía ser obligado, en caso de guerra, que los buques españoles acudieran a ellas por ser el lugar donde todos los enemigos se guarnecían y descansaban tras superar el Cabo de Hornos, para continuar después sus hostilidades en aquellas costas.

El testimonio que ofrecen Jorge Juan y Antonio de Ulloa es una relación continua de desabastecimiento, desorganización y corruptela de los funcionarios, además de una total desidia de los pocos militares que se encontraban destinados en la zona. Falta de embarcaciones, artillería, fortalezas y municiones, y también de hombres

[97] Descripción de los pasajes en Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América...*, págs. 25-28.

capaces de guarnecer una gran amplitud de costas que no suponían ningún riesgo para todo aquél que lograba remontar el Cabo de Hornos con la intención de practicar el comercio ilegal. Respecto a los buques que debían patrullar aquellas costas, antes de la llegada de Pizarro, existían tres, con defectos de fábrica, de los que sólo dos estaban en condición de navegar. Respecto a la tropa, "el defecto de aquella no podría corregirse, ni ella entrar en buena disciplina, sino se envía desde España tropa que sirva allí por algún tiempo y se remude dentro de poco, porque sin esta disposición se echará a perder la que vaya de España, después de haberse detenido algunos años en aquellos países. La demora les hace perder el temor al castigo, pierden enteramente la vergüenza...[98]". En cuanto a la falta de municiones "es tan común la falta de armas de toda especie en el Perú que ninguno podrá comprender su escasez a menos de haberlo experimentado en las ocasiones que han hecho forzoso echar mano de ellas para ocurrir a las urgencias...[99]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

3.- Las iniciativas de la Corona española

Ya desde el inicio del conflicto diplomático entre ambas Coronas es fácil advertir que las preocupaciones de los ingleses se circunscribían al ámbito americano. Era allí donde disfrutaban de un mercado importante para sus manufacturas. La Corona española no quería una guerra colonial, y se deduce de las discusiones que se sucedieron en la Junta del Almirantazgo que tampoco tuvieron claro que los ingleses apostaran por el desarrollo de las operaciones bélicas en América. No sería hasta bien comenzado el

[98] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Noticias Secretas de América..., págs. 99-100.
[99] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Noticias Secretas de América..., págs. 99-178.

conflicto cuando, de forma ya inevitable, las resoluciones se encaminasen a la preparación de buques de guerra con destino a las Indias, error posiblemente de cálculo de algunos de los políticos españoles, quienes inmediatamente fueron conscientes del gasto y repercusión que una guerra transatlántica suponía. Algunos de ellos, pese a todo, siempre mantuvieron la preocupación de que los ataques británicos se sucediesen en las costas peninsulares.

A lo largo de los años de 1738 y 1739 se malogró el envío de suministros a América y se suspendió el envío de algunos convoyes con azogue. Una de las operaciones fue ordenada el 2 de febrero de 1738, y mandada retrasar el 6 de julio del mismo año. Se volvió a encontrar la posibilidad de poderla ejecutar el 24 de marzo de 1739. En cumplimiento de estas disposiciones se pusieron en práctica todos los medios y diligencias para facilitar la expedición, para que de esta forma la partida se realizase sin dilación alguna. Así, en el mes de julio, los 6.500 quintales de azogue estaban a bordo de los buques de guerra y de los navíos mercantes. La escuadra del Almirante Haddock, situada entre los cabos de San Vicente y Santa María, provocó que la flota permaneciese en la bahía de Cádiz. Esta situación persistió hasta noviembre de 1739, provocando pérdidas al comercio y agravando la situación de desabastecimiento del Reino de Nueva España, "porque no habiendo en sus almacenes para proveer las casas minerales que el que corresponde hasta fin de diciembre de este año, se exponían aquellas provincias con esta falta, a no poder beneficiar las platas, y consiguientemente a que se careciese de los tesoros que producen[100]". José de la Quintana, Secretario de Despacho de Marina e Indias, comunicó a la Junta del Almirantazgo la situación y el riesgo que suponía que la flota partiera de Cádiz, no sólo por un posible encuentro con Haddock, sino por lo peligroso de todo el trayecto hasta Veracruz. Se requería de un

[100] A.G.S. Leg. 397.1-89. Secretaría de Marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 18 de noviembre de 1739.

aumento de las fuerzas en América con urgencia, ya que, en opinión del Secretario de Despacho de Marina e Indias "no viéndose ingleses llamados de alguna amenaza o empeño en Europa, han de ser todas sus ideas y acechanzas contra los dominios del Rey en las Indias, ya impidiendo el curso a las flotas y galeones, o ya intentando apoderarse de alguna plaza o puerto de aquellas dilatadas costas que a lo menos les sirva de prenda y torcedor para pretender conseguir excitantes ventajas en el futuro[101]". Una vez analizadas las razones por la Junta del Almirantazgo, se dictaminó que no partiese momentáneamente ningún buque para América, salvo dos embarcaciones que deberían cargar el azogue y gente para el manejo de los dos navíos que se estaban construyendo en La Habana. La Almiranta y la Capitana deberían dirigirse directamente a Cuba según la derrota que se les señalara y, en caso de no encontrar buques ingleses, de inmediato tomar el derrotero a Veracruz. Se haría saber, para que así lo creyesen los ingleses, que en breve partiría una flota hacia América, pretendiendo que al abrigo de este engaño, el Marqués de Torreblanca, Comandante General del Departamento Marítimo de Cádiz, ejecutase la preparación y partida de los dos buques desde la bahía gaditana.

La Junta del Almirantazgo discutió la posibilidad de situar en América una flota de seis bajeles de guerra, cuya principal finalidad sería oponerse a los ingleses en aquellas costas, concretamente en La Habana. Estaría compuesta por los dos que se construían en sus astilleros, los dos que debían partir desde Cádiz, y otros dos que deberían ser aprestados desde El Ferrol. Todos estos buques conducirían tropa de transporte suficiente, marinería, armas, municiones, pólvora, harina, jarcia, lona y otros pertrechos, a fin de que con este repuesto en aquella isla se socorriese a la Armada de Galeones, Portobelo y Tierra Firme. Debido a la excesiva carga económica que supondría para la hacienda española la defensa de América, fueron enviadas órdenes a

[101] A.G.S. Leg. 397.1-89. Secretaría de Marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 18 de noviembre de 1739.

los Virreyes del Perú, Nueva España y Santa Fe, para que destacasen partidas monetarias con la intención de sufragar los elevados costos de la escuadra. El Marqués de Villarias comunicó la correspondiente resolución con fecha de 21 de noviembre[102] de 1739. Pero después de la consulta realizada al Consejo de Indias el 7 de diciembre del mismo año, se decidió que no partiese armada alguna para América, salvo avisos para comunicar que se retirase el tesoro de Panamá. El azogue se intentaría enviar en tartanas sueltas[103].

José de la Quintana comunicó al Marqués de la Ensenada las noticias que habían llegado de La Habana por cartas del Gobernador Francisco Guemez y Horcasitas: una escuadra de guerra inglesa había aparecido en aquellos mares comenzando las hostilidades al apresar una balandra y haber desembarcado en Bahía Honda. Los buques, según algunos prisioneros, eran seis, y procedían de Jamaica, comandados por el Almirante Brown, lo que confirmó Blas de Lezo. Además de esta escuadra se comunicó el paso a América de otra comandada por Eduard Vernon[104]. Sería la Junta del Almirantazgo la que, de nuevo, y sopesando las inconveniencias surgidas, dictaminaría las nuevas órdenes: que en primer lugar y sin dilación se mandara descargar la flota que se había preparado en Cádiz, que el azogue embarcado en los navíos Nueva España y San Antonio se transbordara a tartanas para ser conducido directamente a Veracruz, advirtiendo que cada uno sólo debería conducir mil quintales de mencionado metal, y estas embarcaciones partirían de una en una en días distintos, con la intención de que si una fuese apresada, las demás pudiesen llegar a su destino. Que en el supuesto de que la escuadra que se encontraba en El Ferrol no fuese necesitada por el Rey para otros fines y operaciones en Europa, seis de estos bajeles se

[102] A.G.S. Leg. 397.1-89. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a José de la Quintana. 21 de noviembre de 1739.
[103] A.G.S. Leg. 397.1-117. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a José de la Quintana. 6 de diciembre de 1739.
[104] A.G.S. Leg. 397.1-96. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenón de Somodevilla. 9 de diciembre de 1739.

dirigiesen a Puerto Rico, donde se juntarían con el Galicia y el San Carlos, en caso de que dichos navíos aún se encontrasen en aquellos parajes[105]. Estos buques unidos, y según las noticias que se tuvieran de ingleses, deberían incorporarse con Blas de Lezo, para pasar después a atacar a los buques británicos. Para comunicar las nuevas órdenes a Blas de Lezo y a los Comandantes de los buques Galicia y San Carlos, se despacharían avisos de inmediato. Si la flota inglesa fuese superior y, una vez compuesta la escuadra en Puerto Rico, pasarían directamente a La Habana, y si tuvieran noticias de la existencia de alguna escuadra inglesa en las cercanías de Cartagena, la atacarían, y "aunque siendo uno de los principales fines el que en los seis bajeles se transporte la tropa que quepa en sus bordos, la cual será como mil doscientos hombres, armas, municiones, víveres y pertrechos, así para la defensa de aquellas plazas y repuesto de las demás que hay en América, como para armamento de los dos navíos de 70 cañones de La Habana, y repuesto de los demás que hay en América, deba aprontarlos todos con la mayor brevedad posible, en inteligencia que de mediar dilaciones en facilitar caudales que han de remitirse para comprarlos en varias partes porque los principales de ellos no los hay en los arsenales, como hemos representado en reiteradas ocasiones, sería imposible la práctica de una idea como esta propuesta, que retardada es inutilísima[106]".

Los políticos españoles encontraron dificultades para entender con claridad cuáles eran los planes y objetivos de Gran Bretaña en relación al conflicto. Incluso, con la ciudad de Portobelo tomada por los ingleses, los desacuerdos marcaban la tónica general en las conferencias que celebraba la Junta de Marina en la Secretaría del mismo nombre. Así lo evidencian las actas de aquellas reuniones, a las que acudieron de forma

[105] Serían destacados seis buques de El Ferrol de los nueve que se encuentran en aquel puerto, ya que "habiendo de llevar la marinería correspondiente a otros dos, no quedará marinero alguno en los tres restante y no habrá probabilidad de poder tripularlos porque nunca el rey ha tenido tanto marinero como ahora empleado en su Armada". A.G.S. Leg 397.1-101. Secretaría de Marina. Marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres. 12 de diciembre de 1739.

[106] A.G.S. Leg 397.1-101. Secretaría de Marina. Marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres. 12 de diciembre de 1739.

regular durante diciembre de 1739 José de la Quintana, el Marqués de Mari, el Duque de Montemar, Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres. Para la mayor parte de ellos, el planteamiento defensivo de las tropas españolas debía limitarse al territorio peninsular, pero algunas voces discordantes intentaron imponer sus criterios en referencia a lo conveniente de prestar una mayor atención a los territorios americanos, que parecían ser el único y exclusivo objetivo británico[107].

Finalmente se decidió el envió de tropas al puerto mediterráneo de Cartagena, y otras tantas en dirección a El Ferrol. Aunque existía la posibilidad de enviar a las costas americanas algunos navíos que se encontraban disponibles, fue el Duque de Montemar quien impuso su criterio, basando sus argumentos en que en El Ferrol los buques eran escasos y no se encontraban suficientemente pertrechados. La intención del Duque era la de enfatizar las expediciones en territorio peninsular, esperando que los ingleses reservaran un buen número de sus tropas en Europa y, consiguientemente, abandonasen la idea de trasladar a América la totalidad del conflicto. Esto último, entendía Montemar, permitiría a la Corona española alcanzar alianzas con otros Estados, principalmente con Francia; además, en el supuesto de que se enviasen tantos navíos a América, alrededor de 125.000 hombres de tropa podrían quedar inutilizados si faltasen buques con los que facilitar su transporte, si la situación lo requiriese, a los territorios italianos.

En relación a las colonias americanas, entendía el Duque de Montemar que estas eran demasiadas, por lo que eran muy difíciles de defender. Había que admitir la superioridad numérica de los ingleses en el mar, y destacaba que, en caso de perder territorios en América, las posibilidades de recuperarlos en futuras negociaciones serían

[107] A.G.S. Leg 396.1-230. Secretaría de Marina. El Marqués de Villarias, en carta dirigida al Marqués de la Ensenada, y fechada en julio de 1740, hace mención a la disputa respecto a los planteamientos estratégicos que existía entre el Duque de Montemar y el Conde de Montijo.

superiores si el territorio peninsular se mantenía abrigado por las tropas y fuerza naval de que disponía la Corona.

Pretendida la intención de omitir el envío a Indias de los navíos que se hallaban preparados en El Ferrol, la intención fue comunicar órdenes a Panamá para que retirasen a Lima el tesoro que se esperaba para la celebración de la feria de Galeones, preservándolo así de algún intento de invasión de las plazas panameñas[108].

En documentos fechados el 26 de diciembre de 1739, el Presidente y Gobernador del Consejo de Indias, Conde de Montijo, y José de la Quintana[109] exponían su visión particular del conflicto y de la estrategia que debería seguir la Corona española. Admitiendo cierto desconocimiento respecto a los navíos que deberían enviarse a las colonias y del cuerpo de soldados de que deberían componerse, entendieron que la defensa de las Indias debería ser el objetivo principal de la Corona.

En cualquier caso, el 11 de julio de 1739 ya se habían hecho presentes las causas por las que se deberían prevenir socorros a las plazas americanas, sobre todo a la de Portobelo. Se envío a Sebastián de Eslava con dos navíos de guerra, tropa, armas y municiones. El 18 de noviembre del mismo año y, en respuesta a la presencia de seis buques ingleses en las costas de La Habana, los Tenientes Generales de la Junta de Marina, ordenaron la partida de cuatro navíos desde Cádiz con azogue, y otros dos procedentes de El Ferrol, En una posterior conferencia de la Junta celebrada el 12 de diciembre a la que acudió el Infante Almirante General, se determinó el envío de seis navíos de los que había en Galicia, dejando en Cádiz los cuatro primeros de azogue que esta plaza debía aportar[110].

[108] En estos momentos la plaza de Portobelo ya ha caído en manos de los británicos.
[109] A.G.S. Leg . 397.1-110. Secretaría de Marina. José de la Quintana. 26 de diciembre de 1739.
[110] A.G.S. Leg 396.1-190. Secretaría de Marina.

También, el 20 de diciembre se aprobó la partida de El Ferrol de otro navío más, este último en dirección a Buenos Aires, con el nuevo Gobernador de la plaza a bordo, para pasar más tarde al Mar del Sur.

Todas estas medidas propuestas por Cristóbal Portocarrero, Conde Montijo, y ejecutadas finalmente por la Corona española, estaban encaminadas a poner en las Indias suficientes fuerzas navales para obstaculizar los intentos de conquista ingleses y, de esta forma impedir que disfrutasen de distintos enclaves en la zona que les concediesen ventajas estratégicas. A través de Portobelo, explicaba el Gobernador del Consejo de Indias, Conde de Montijo, "se podría practicar un importante comercio ilícito en la ensenada del río del Darién, y en las bahías de Hombre de Dios, Bastimentos y la de Puerto de Naos. Desde allí sería fácil dominar los surgideros y las calas de Costa Rica, lo que facilitaría el establecimiento en la laguna de Nicaragua, desde donde podrían ser socorridos con facilidad desde Jamaica. Portobelo, una vez rendido por los ingleses, sería costoso de recuperar, y esto les permitiría, en futuras negociaciones de paz, usar la plaza como moneda de cambio, quedando como única posibilidad de negociación para la Corona española el libre comercio en las posesiones americanas". "Los accidentes y riesgos que pudiera sufrir una flota destinada a América, en los que se fundamentaba el Duque de Montemar para desaconsejar el envío de un número importante de navíos a las Indias, debería asumirse en un estado de guerra (ya que en opinión del Conde de Montijo), nada puede ser peor que no atender a las Indias[111]".

[111] A.G.S. Leg 396.1-193. Secretaría de Marina.

4.- Cambio en la estrategia

El 19 de febrero de 1740 José de la Quintana comunicó al Marqués de Villarias las últimas noticias llegadas de París firmadas por el Conde de la March. Éstas convencieron a la Junta de Marina de que la defensa de las Indias debía ser prioritaria. Las noticias, fechadas el 6 del mismo mes, exponían que 20 fragatas de 20 cañones se preparaban en Londres para dirigirse a Buenos Aires. Su intención, la de controlar un fuerte que defendía el río Parago.

Se conocía, por noticias procedentes de Londres, que el Almirante Anson remontaría el Cabo de Hornos con seis fragatas de 40 cañones con víveres para ocho meses. El primer ataque se podría producir en Montevideo, cuya ensenada era muy accesible y por lo tanto adecuada para desembarcar sin dificultad entre ésta y la Isla de Flores, que se encontraba a una distancia de dos leguas de la Bahía de Montevideo. Si tomasen el Río de la Plata, donde encontrarían repetidos islotes y bancos, podrían estas embarcaciones de escaso fondo llegar hasta Santa Fe, que dista de Buenos Aires 80 leguas. Un segundo modo de introducirse en las plazas españolas era por el río Negro, aunque ambos márgenes del mismo se encontraban poblados por indios dependientes de la misión de Santo Domingo Soriano y de los padres de la Compañía de Jesús, los que podrían acudir armados, en número de 3.000 ó 4.000, sostenidos por alguna tropa reglada y por milicias españolas.

En caso de realizarse esta operación, era muy probable que los ingleses se dirigieran directamente a la ciudad de Buenos Aires, donde había en aquellos momentos de 400 a 500 hombres de tropa reglada, aunque su dotación, de 800, se había visto menguada por el envío de refuerzos a Montevideo. Considerando el número de milicias

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

de que se componía aquel vecindario y la clase de armas de que disponían para dificultar los desembarcos, se entendía difícil que los ingleses consiguieran llevar a cabo con éxito sus planes, sobre todo por lo favorables que eran sus playas a la caballería.

Finalmente, se deducía de lo anterior que la plaza más expuesta sería la de Montevideo. El que los ingleses tomaran este puerto significaría la pretensión de establecerse en él para practicar el comercio ilícito.

Por lo incierto de las noticias y por la negativa constante del Duque de Montemar a prestar más atención a las Indias que a las posibles expediciones en Europa, tan sólo se decidió finalmente que se remitiesen los avisos necesarios al Gobernador de Buenos Aires, al Presidente de las Audiencias de Chile, Panamá, Guatemala, y a los Virreyes del Perú y Nueva España, para que mantuviesen la vigilancia y estuviesen preparadas las milicias[112]. La operación militar contra Buenos Aires nunca fue llevada a cabo por los británicos.

En documento fechado en 15 de mayo de 1740, Francisco Cornejo, José de la Quintana y Rodrigo de Torres, expusieron al Marqués de Villarias lo conveniente del envío de dos fragatas, la Hermiona y San Esteban, al Mar del Sur. Además, otras dos de las cuatro que se encontraban en Santander y El Ferrol, de 50 cañones, deberían partir en la misma dirección, sin retrasar su partida más allá del mes de agosto. Esta pequeña flotilla debería ir apoyada por un buque de 60 cañones. Para que no discurriese demasiado tiempo entre la orden de salida y la partida de los bajeles, se exigía el apresto del caudal de forma inmediata para levantar quilla de las dos fragatas, municiones, repuestos, pertrechos y marinería e infantería[113]. El Rey, conforme con el envío de refuerzos al Mar del Sur, lo comunicó a la Junta a través del Marqués de la Ensenada,

[112] A.G.S. Leg. 397.2-1016. Secretaría de Marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 19 de febrero de 1740. Madrid.
[113] A.G.S. Leg 397.2-359. Secretaría de Marina. Francisco Cornejo, José de la Quintana y Francisco de Torres. 15 de mayo de 1740.

quien remitió en 17 de mayo el presupuesto del coste de la flotilla a José de la Quintana, además del caudal y pertrechos que se necesitaban para la habilitación del buque y las dos fragatas[114].

Pero, pese a que se vislumbran los primeros esfuerzos por afrontar la batalla en el mar, en documento de 14 de mayo, Ensenada aclaró al Marqués de Villarias cuál era la situación que padecía la Armada española, *apenándose* porque en esta guerra contra ingleses "había entrado nuestra Marina sin providencia para defenderse", y mucho más complejo debía ser atacar a los enemigos, "porque no pudiendo prepararse ni para lo uno ni para lo otro caudales, jamás ha carecido más de ellos la Marina, en medio de haber sido incesantes las representaciones de S. A. para que se acudiese a esta importancia, si quiera con alguna distinción". Debido a la gran falta de presupuesto no se podía actuar ni en América ni en Europa, pese a que Ensenada reconocía el esfuerzo hecho por la Secretaría de Hacienda, la cual había asignado, tras unos meses calamitosos para la economía de la Corona, al menos las dos terceras partes de lo que se correspondía con el presupuesto anual dedicado a la Marina, pero "aunque se hubiese, a proporción, suministrado el todo en cada mes, como se perdió el tiempo para juntar los repuestos, de cualquier manera no alcanzaría, ni con mucho, nunca se hubiera perfeccionado esta materia...; Sebastián de Eslava, si hubiera salido con anterioridad hacia América, podría haber defendido Portobelo, no teniendo que malgastar nuestras pocas fuerzas protegiendo el tesoro del Perú, que se encontraba en aquellos momentos en Panamá. Si hubiesen existido los fondos necesarios se podrían haber enviado a La Habana los pertrechos necesarios para haber armado los dos navíos que se construyen en su astillero, pues en caso de tener que dedicarse los buques de la Corona a operaciones en Europa, de esta forma hubiera podido Blas de Lezo sumarlos a su

[114] A.G.S. Leg 397.2-311. Secretaría de Marina. Marqués de la Ensenada a José de la Quintana. 17 de mayo de 1740.

Tripu

	Maestres	Officiales mes may	Idem de mar	Idem
A Guipuzcoa.				
Total haz. des. 1º de Junio de 1738 hta fin de otro tal del presente de 1740		10312 6	8302	33
Haver de Doce pagas de America		5478 4	5209 18	14
Hermiona				
Total haz. des. 9 de Mayo de 1736 hta fin de Idem		187065 21	248239 33	27
Haver de Veinte y quatro pagas de America		8209 6	33334 12	17
Sn Esteban.				
Total haz. des. Fa. q. la Hermiona	36338	240709 18	224723	31
Haver de 24 pagas Fa. q. el antecedente	21031 26	149877 14	102338 4	20

Infa

	Capitanes	Tenientes	Alfe
A Guipuzcoa.			
Total haz. Idem q. la Tripulacion	12596	7868	6
Haver de Doce pagas de America	7030 20	4394 4	3
Hermiona.			
Total haver idem que la Tripulacion	27523	17707 32	
Haver de veinte y quatro pagas Fa. de Mar.	14064 6	8788 26	
Sn Esteban.			
Total haver idem que la Tripulacion	26343		
Haver de 24 pagas idem	14061 6		

Resu

	Haz. Total del Dia
Guipuzcoa	4.400359
Hermiona	4.204342
Sn Esteban	4.085304
Q. la anticipan con 63 pagas a 377 plazas demas de este Partido y Vizcaya	
	3.387005 2

Guarnizo 14 de Julio de 1740.

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 397.2-558. Relación de las tripulaciones de las embarcaciones destinadas, a las órdenes de José Pizarro, al Mar del Sur. 14 de julio de 1740.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

558

Cap. 397 -2-

	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pages	Criados	Total importe. R.s vellon.
	267323	314034	30426	16327	13224	824844 - 6
10	120223.2	172245.14	52393.2	8964	7382.4	483008.20
23	263642.25	259856.3	30616.6	15230.18		1062673.33
28	107568.	113132.16	45874.20	3431.10		475034.24
6	273350.2	132487.26	34040.	10536.26		1020051.10
17	136044.30	68899.26	56947.26	5272.32		531485.13

	Sargentos Sencillos	Tambores	Cabos	Soldados	
	20900.	5925	23937.	101869	179545.
10	7445.10	2795.10	10482.12	47583.18	82946.16
	14338.16		15080.18	67042.4	138662.2
	6098.28	1397.22	9783.18	38244.24	78374.22
	2967.8		8604.32	27338.20	65253.26
	2032.22		5590.30	16838.28	38583.18
					507606.

	565925.4
	553406.12
	569768.23
	82000.
	1774100.11

escuadra, siendo sus fuerzas en este caso iguales a las de Vernon en su ataque a Portobelo, y que por las mismas razones, aunque se pensó en ello, y S. M. lo hubiese resuelto, no hubieran podido ir a la América navíos, ni fragatas de puertos algunos, porque la tropa de Marina está en carnes vivas y no satisfecha enteramente de su prestación. La Marinería en descubierto de mucha parte de sus sueldos vencidos, cobrando con mucho atraso el medio que se les da, que es un equivalente a la prestación del soldado..., los oficiales en la última miseria, pues se les debe más de tres años. Víveres suficientes no hay ni ha habido en El Ferrol, ni tampoco pertrechos, a que se agrega que juntándose a la carestía de materiales, los atrasos en la percepción de sus jornales, las Maestranzas, hay poca seguridad en las carenas, que se deja inferir de estos antecedentes, y por consecuencia un continuo temor de poder remediar prontamente el descalabro, por corto que sea[115]". Explicaba Ensenada que, en Cartagena, tan sólo para fabricar el palo mayor de el Constante, se tuvo que acudir al Reino de Murcia y después a Barcelona, sin que se pudiese conseguir.

Mientras tanto, los Tenientes Generales de la Junta del Almirantazgo entendían que era ya imprescindible el envío de dinero para suplir las carencias de los buques de El Ferrol. Se ordenaba que se pasase el aviso a la Secretaría de Guerra para que se enviase el armamento necesario, y que se agilizasen las negociaciones con el comercio de Cádiz para la consecución de un millón de pesos lo antes posible, para no malversar el tiempo con dilaciones y *ociosas disputas*.

El día 13 de junio de 1740 recibió la Corona española noticias procedentes de Francia del embajador Marqués de la Mina[116], informado éste a su vez por Amelot. Los preparativos de guerra que se estaban llevando a cabo en Inglaterra, concretamente en el

[115] A.G.S. Leg. 397.2-1020. Secretaría de Marina. Por referencia de otro documento firmado por Francisco de Varas se entiende que la carta está firmada por el Marqués de la Ensenada, dirigida al Marqués de Villarias. 14 de mayo de 1740. Aranjuez.

[116] Jaime Miguel de Guzmán, Marqués de la Mina, fue embajador extraordinario y plenipotenciario en París entre enero de 1737 y julio de 1740, en Ozanam, D: *Les diplomates espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid-Bordeaux 1998, pp. 294-295.

puerto de Portmouth, eran evidentes. La equipación de una escuadra de 25 a 26 navíos, todos ellos de línea, al mando del almirante Norris, presagiaba una superioridad numérica de los ingleses en América desproporcionada, en caso de que éste fuera su destino. La flota se componía de un navío de 100 cañones, 11 de 80, 6 de 70 y 8 de 60. A bordo de estos buques embarcarían dos regimientos de infantería. Aunque el destino no estaba claro, se presumía que las intenciones serían dirigirse a Galicia, para controlar todos los movimientos de las fuerzas navales españolas ancladas en el puerto de El Ferrol, y tratar de bloquearlas. También se pretendía enviar al Mar del Sur siete navíos de guerra con 50 hombres a bordo de cada uno de ellos y con provisiones para dos años.

Mr. Amelot, informado por Mr. Bussy, escribió al Marqués de la Mina desde Versalles el 17 de junio de 1740 para advertir que la intención de ingleses probablemente fuese la de juntar estos 24 navíos preparados en Portmouth con los 12 del almirante Ogle[117]. La finalidad podría ser atacar a la armada española en El Ferrol.[118]. En agosto del mismo año, por información adquirida de comerciantes ingleses en Cádiz, comunicaba Francisco de Varas, Intendente de Marina del Departamento de Cádiz, a José de la Quintana las noticias de Londres que parecían confirmar las anteriores. Se hacía referencia a la escuadra del Almirante Norris, con 9.600 hombres de tropa, que sumados a los que ya se encontraban en las Indias harían un total de 10.000 a 12.000. Además, se barajaba la posibilidad de que el Almirante Vernon hubiera interceptado una carta dirigida para S. M. C. del Gobernador de Panamá, quien relataba en la misma la pésima situación en la que se encontraban las defensas de dicha plaza, y que pese a que éste se había dirigido en repetidas ocasiones al Gobernador del Perú insistiendo en que le fueran enviados socorros, seguía sin tener providencia alguna, añadiendo después que "todas las Indias son de muy poca defensa,

[117] A.G.S. Leg 396.1-229. Secretaría de Marina. En estos momentos, el almirante Ogle se encuentra en Gibraltar con doce navíos de guerra.
[118] A.G.S. Leg 396.1-229. Secretaría de Marina.

por lo que aquellos pueblos están en una gran consternación y temen a los ingleses, y que actualmente en Panamá tenían cerca de 14 millones de pesos de tesoro efectivo, a la caza del que habrían salido desde Plymouth cinco Navíos bien armados para la Mar del Sur[119]".

5.- El envío de buques al Pacífico

El 31 de junio de 1740 Ensenada comunicaba a José de la Quintana la orden para que se armasen tres fragatas, que serían destinadas al Mar del Sur: la Hermiona, la San Esteban[120] y la Guipúzcoa, en compañía de otras dos embarcaciones de mayor porte que se estaban pertrechando en el puerto de Santander: el Asia y la Esperanza. José Pizarro fue el hombre designado para comandar la escuadra.

La habilitación de los tres primeros buques tenía un coste previsto de 243.846 escudos de vellón[121], mientras que para los dos de Santander se habrían de conceder 162.564 escudos, a los que se sumarían otros 18.000 para agregar a la escuadra un paquebote apresado a los ingleses anclado en San Sebastián. El coste de los navíos correría a cuenta del presupuesto inicial de un millón de pesos que debía sufragar el comercio de Cádiz, siendo el encargado de los gastos Santiago Pérez de Cosio. Sólo 25.375 escudos fueron sufragados por la Marina para las pagas de los oficiales y tres meses de prestaciones de sargentos, cabos y soldados. Como el pertrechado y el

[119] A.G.S. Leg. 397.2-1008. Secretaría de Marina. Francisco de Varas a José de la Quintana. 23 de agosto de 1740. Cádiz.
[120] A.G.S. Leg 397.2-270. Secretaría de Marina. 16 de abril de 1740.
[121] A.G.S. Leg. 397.2-420. Secretaría de Marina. 23 de junio de 1740. El coste total de las reparaciones que se ejecutan en la San Esteban es de 160.000 reales de vellón: debiendo hacer obras de carpintería en la bodega, en la primera cubierta, en la segunda cubierta, en el castillo, en la proa de curenaje, calafatería, para descubrir quilla, arboladura, hierro y clavazones. Para la Hermiona el coste asciende a 136.335.

carenado de los buques podía agotar los fondos previstos, se estimó que el sueldo a las tripulaciones debía correr a cuenta del Virrey del Perú[122].

En cuanto a guarnición, la falta de 300 hombres hacía que éstos tuvieran que ser transportados desde Vizcaya, debido a la escasez de marinería que padecían las plazas de Santander y El Ferrol[123].

Manuel de Las Casas, persona al cargo de armar y pertrechar los buques en los puertos de San Sebastián y Santander, en carta fechada en 19 de julio, acusaba el recibo de una relación escrita por el Comisario de Marina Manuel García Gómez, descripción ésta de todos los efectos necesarios para la salida de los puertos de los navíos españoles, a excepción de algunos suministros que habían llegado ya procedentes de El Ferrol. El motivo de la relación no era otro que la imposibilidad de conseguir algunos de los efectos necesitados en la ciudad de Bilbao[124].

Pero la situación en Santander respondía a las mismas características: la jarcia y la arboladura habían sido pedidas a los puertos de Burdeos, Bayona y Ámsterdam. La mayor parte de los géneros de carena existía la posibilidad de que se encontraran en San Sebastián y en Bayona, incluso algunos de ellos ya habían sido remitidos a Santander[125]. En cuanto a las partidas de lonas, lonetas y lienzos, destacaba Manuel de las Casas que "en esta ciudad ni hay ni jamás ha habido de venta ordinaria lonas ni lonetas de Holanda, que son las que aprovechan y sirven para los navíos de guerra, porque las comunes de Francia nada valen para tal destino. En Bayona y Burdeos es dificultoso que en tanta porción se hallen, sin embargo he escrito para que me compren

[122] A.G.S. Leg. 397.2-340. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a José de la Quintana. 31 de junio de 1740. San Ildefonso.
[123] A.G.S. Leg. 397.2-429. Secretaría de Marina. José de la Quintana. 4 de julio de 1740.
[124] A.G.S. Legs 397.2-479 y 480. Secretaría de Marina. 2 de julio de 1740. Se pueden encontrar todos los pertrechos necesarios.
[125] A.G.S. Leg. 397.2-478. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 19 de julio de 1740. San Sebastián. Clavazones, betunes, alquitrán y azufres.

Estado delaesquadra delcargo del Gefe Dn Joseph, Alphonso Pizarro desdeel dia 22 de octu.re quesaliso Atalaya delazzada, de Santoña, hastael dia 13. de N.re que fondeo, enlaplaia de S.ta Cruz detenerife; esteano de 1740.

Navios.	Muertos.	Oficiales
Asia	10	Af.s de N.o Dn Salbador de Se Pulbeda
Guipuscoa	07	
Carmona	05	
S.n Esteban	06	
Esperanza	01	
Paquebot	01	
Tottal	31	

Enfermos, Conque llego laesquadra a estaplaia de S.ta Cruz, detenerife

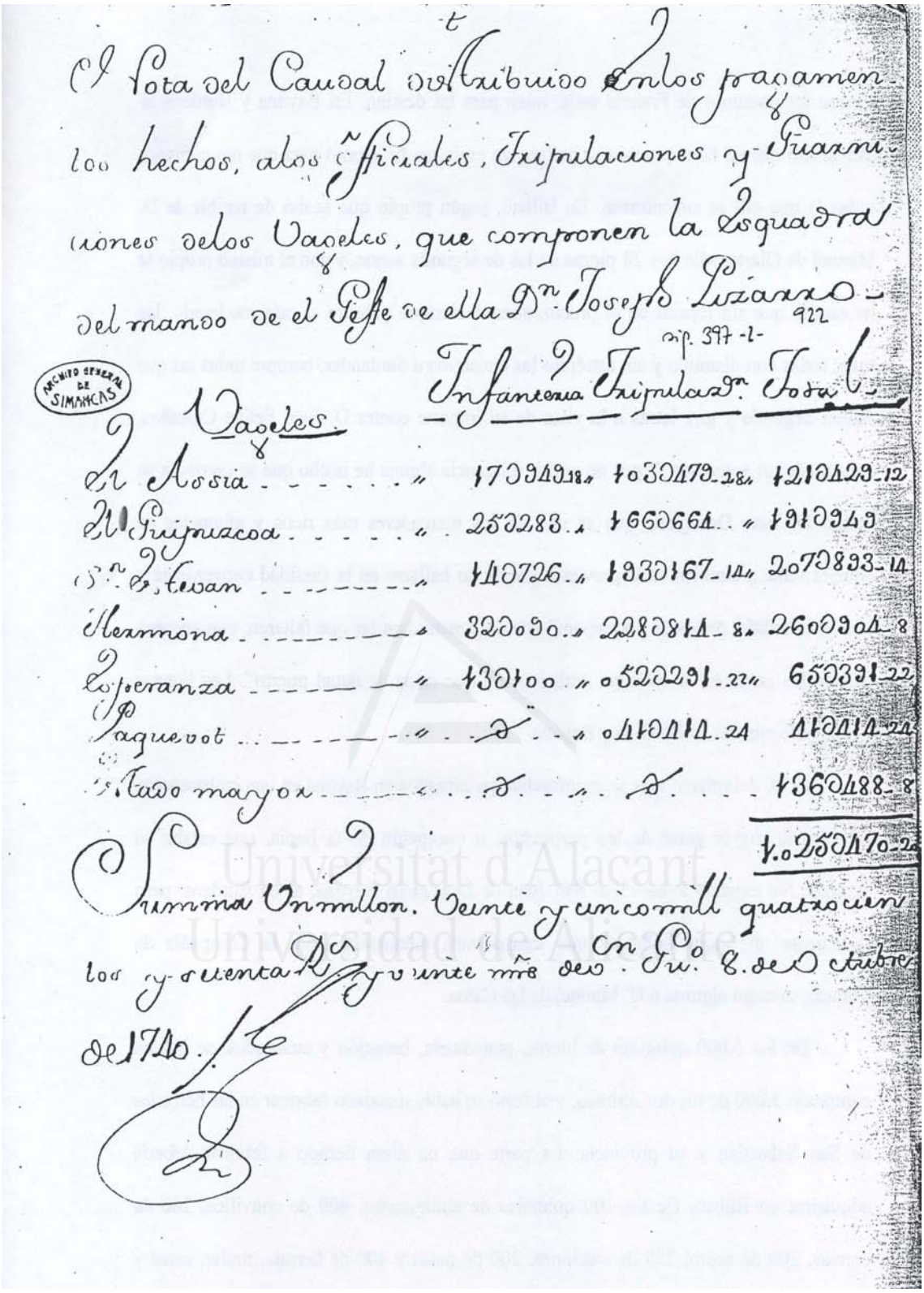
Asia	50
Guipuscoa	100
Carmona	41
Esperanza	30
S.n Esteban	80
Paquebot	6
Tottal	307

Enfermos, de lauriados q.e seanquedado atuxar, entierra, porno poder continuar suiage.

Asia	12
Guipuscoa	30
Carmona, yncluos 2. detras por.te	07
S.n Esteban	02
Esperanza	01
Tottal	52

991
Sig. 397-2-
ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 397.2-991. Estado de la tripulación de la escuadra de José Pizarro a su llegada a Santoña. 22 de octubre de 1740.



Nota del Caudal distribuido en los pagamentos hechos, a los Oficiales, Tripulaciones y Guarniciones de los Vaseles, que componen la Esquadra del mando de el Jefe de ella Dn. Joseph Pizarro.

922
sip. 397-2-

Vaseles	Infanteria	Tripulacn.	Total
El Asia	170949-18	1030479-28	1210429-12
El Guipuzcoa	250283	1660661	1910949
S.n Esteban	140726	1930167-14	2070893-14
Hermiona	320090	2280814-8	2600904-8
Esperanza	130100	0520291-22	650391-22
Paquebot	~~0~~	0410414-24	410414-24
Estado mayor	~~0~~	~~0~~	1360488-8
			1.0250470-22

Summa Un millon. Veinte y un comill quatrocientos y setenta R.s y veinte mrs. en Cu. 8. de Octubre de 1740.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 397.2-922. Caudales pagados a los oficiales de la escuadra de José Pizarro. 8 de octubre de 1740.

todas la que allí se encontrasen. En Bilbao, según propio que acabo de recibir de Manuel de Olarte[126], sólo hay 28 piezas de las de segunda suerte, y con el mismo propio le he escrito que sin reparar en el precio, aunque siempre procure el más moderado, las tome todas con disimulo y sin estrépito las encamine a Santander, compre todas las que fueran llegando y gire letras a la vista de su importe contra Juan Felipe Castaños, sobrino de mi antecesor. Y por no omitir diligencia alguna he hecho que se escriba a su amigo Juan Darríguez, que es uno de los mercaderes más ricos y afamados de aquella villa..., también se le previene que de no hallarse en la cantidad conveniente y que se le señala, pida a su correspondiente en Amsterdam las que faltaren, con encargo de que las envíe en la primera embarcación que salga de aquel puerto". Los lienzos podían encontrarse en Burdeos y Bayona[127].

El 26 del mismo mes se encontraban ya cargados en el puerto francés la mayor parte de los pertrechos, a excepción de la jarcia, que estaba ya agotada. No existían lonas ni en San Juan de Luz, ni en Bayona, ni en Burdeos, pero finalmente un buque holandés que transportaba mercancías para la Compañía Guipuzcoana de Caracas, entregó algunas a Manuel de las Casas.

De los 5.000 quintales de hierro, 3.000 habían sido ya adquiridos, y el resto se había mandado producir en las herrerías de San Sebastián y su provincia[128]. La parte que no diera tiempo a fabricar debería adquirirse en Bilbao. La consecución y transporte de otros 1.550 quintales de diversos géneros supondría una pérdida de tiempo de más de 20 días[129]. Respecto a tablas de pino para forrar los navíos de Santander, se podrían conseguir de una de las presas que habían entrado en el puerto de Pasajes. Para los

[126] Se trataba de José Navarrete Olarte que, en su condición de Oidor de la Chancillería de Valladolid, ejercía como corregidor de Vizcaya desde marzo de 1739.
[127] A.G.S. Leg. 397.2-478. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 19 de julio de 1740. San Sebastián.
[128] Se incluía también planchuela, bergajón y cuadrados.
[129] 100 quintales de almiganetes, 600 de convillos, 200 de convas, 200 de acero, 250 de azadones, 200 de palas y 400 de herraje, mular, asnal y avalar

soldados se había hecho comprar lienzo listado y casazones de lienzo crudo, además de fabricar los calzones. Respecto al pago de los efectos adquiridos, Manuel de las Casas refería que para su paga "es necesario tener dinero en caja, de lo contrario yo quedaré mal y el servicio no se hará. En esta inteligencia y en la que sólo las partidas de hierro importan cerca de 30.000 pesos..., se habrán de servir por S. E. 50.000 reales de a ocho..., u ordenar que los directores de la Compañía suplan todos los gastos..., nada admite la menor dilación, porque nada se me entregará sin que preceda la paga, y pues que ésta ha de ser efectiva, se logra la ventaja de la mayor brevedad y conveniencia[130]".

Un mes más tarde, el discurso de Manuel de las Casas varió en lo fundamental y trató de justificar que no se hubiera entregado ningún efecto para los buques de Santander. Se perdieron algunas pequeñas embarcaciones con víveres en Francia; la urca holandesa en la que debía llegar la arboladura a Santander tardó en llegar diez días, cuando el tiempo normal de navegación era de 13 ó 14 horas, y comunicaba don Manuel "que aquí nada o casi nada hay fabricado, con que se aumenta la dificultad hasta el grado que puede considerar cualquiera que con reflexión y desde cerca mira este delicado punto. No me parece es de menos consecuencia el abandono, poco respeto y jurisdicción con que se halla aquí mi empleo. Cuanto se disponga y se logre ha de ser pidiendo y suplicando, valiéndose de los mismos medios de que puede valerse un particular, en quien ninguna jurisdicción resida. Aquí ni hay tesorero guarda-almacén, ni otro algún oficial de marina, ni un soldado ni un alguacil, ni persona alguna hay a quien mandar, ni con cuyo auxilio repararía, ni poner en ejecución las órdenes y providencias que convengan al servicio de S. M.[131]". Estas circunstancias motivaron que los buques de Pizarro partieran hacia América con un pertrechado insuficiente, ya que las noticias

[130] A.G.S. Leg. 397.2-526. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. San Sebastián. Todas las relaciones referentes a los efectos que se han de comprar en los documentos: A.G.S. Leg 397.2-527-528-529-530-531-532. Secretaría de Marina.

[131] A.G.S. Leg. 397.2-732. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. San Sebastián 24 de agosto de 1740.

que de ingleses se supo en el mes de agosto, provocó cierta urgencia en el envío de la escuadra.

6.- La escuadra del Mar del Sur

El 7 de agosto de 1740 el Marqués de Villarias recibió las últimas noticias publicadas en la Gaceta de Holanda referentes a los armamentos ingleses, entre las que destacaba el envío al Pacífico de seis buques de guerra comandados por el almirante Anson. Estas naves, ancladas y listas para su partida en Portmouth, transportarían en sus bordos a mil hombres de tropa de marina. El objetivo de la escuadra británica era atacar las costas de Chile y progresar sobre Panamá, mientras el resto de las fuerzas de Jamaica asegurarían el establecimiento de Portobelo y boca del río Chagre, con la intención de que ambas fuerzas quedaran unidas[132]. Este comunicado aceleraba el envío de buques españoles al Mar del Sur, precedidos de algunos avisos que comunicarían los planes ingleses a Cartagena y Cuba[133].

Los pequeños detalles que suponía preparar una escuadra acababan siendo determinantes en la consecución de los fines perseguidos, y los aspectos más insignificantes suponían a veces el fracaso de una misión. Estos factores de riesgo se multiplicaban cuando el destino era América, y mucho más si el derrotero obligaba a remontar el Cabo de Hornos para adentrarse en el Pacífico Sur. Cuestiones aparentemente menores como la indumentaria, se tornaban así de extrema importancia debido a lo dilatado del viaje y a la variedad de condiciones climatológicas con los que la tropa se iba a encontrar. Asuntos como la limpieza de la ropa interior no podían ser

[132] A.G.S. Leg. 397.2-637. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias. Buen Retiro. 7 de agosto de 1740.
[133] Éste ya se encontraba navegando con la escuadra de El Ferrol en dirección a América.

tampoco despreciados por el inevitable riesgo de propagación de enfermedades en los buques. Los navíos debían disponer de todo lo necesario para fabricar ropa para la gente que los tripulaba. Debía abastecerse a toda la guarnición con la indumentaria necesaria para el resguardo del frío, lo que sumado a la fatiga, las continuas lluvias y calores regulares en un destino como éste, se consideraba causa fundamental de las enfermedades. Para evitar que todos ellos y los buques se infestasen, cada militar debía contar con dos camisas de lienzo azul y un par de esquitagones de calzones, y chamarretas de crudo[134]. Todas las prendas que se necesitaban para la marinería debían comprarse en Bilbao y San Sebastián[135]. El coste del vestuario para la tropa de la escuadra con destino al Pacífico ascendía a un total de 24.195 reales de vellón[136].

Entre las fechas de 18 y 24 de agosto quedaron ultimadas las órdenes que debían cumplir en su navegación los buques comandados por Pizarro. Había que confirmar el envío de navíos ingleses al Pacífico y, si dicha misión era cierta, averiguar de qué fuerza constaba y fecha en la que se haría a la mar. Existían dudas respecto a la posibilidad de hacer escala en Buenos Aires y, no deteniéndose en la ciudad de la Plata, se barajaba la posibilidad de que la aguada se hiciese en la Isla de Santa Catalina, lo que era fundamental para la conservación de la gente en buen estado, ya que era imposible transportar suficiente agua para tanta tropa en un trayecto tan dilatado y sin escalas. Respecto a los pertrechos, se estaba a expensas de aportar un buque más para el transporte de algunos de ellos, o que fuese Pizarro quien, con el tiempo suficiente, los fuera pidiendo para el suministro de todos los menesteres[137]. La decisión final hacía

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[134] A.G.S. Leg. 397.2-453. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenón de Somodevilla. Buen Retiro. 12 de agosto de 1740.
[135] A.G.S. Leg 397.2-460. Secretaría de Marina. 17 de julio de 1740. 2900 solapas o chamarretas, 2900 pares de calzones, 1450 capotes, 1450 pares de medias, 1450 birretes de lana, 2900 camisas de lienzo azul. De toda esta partida, había que reservar alrededor de entre 100 y 200 de cada una de las piezas para jóvenes de entre 14 y 16 años
[136] A.G.S. Leg. 397.2-448. Secretaría de Marina.
[137] A.G.S. Leg 397.2-995. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a José de la Quintana. San Ildefonso. 18 de agosto de 1740.

referencia a las islas de Maldonado[138], a la entrada del río de la Plata, como lugar conveniente para la aguada, mejor que la isla de Santa Catalina[139]. Una vez alcanzado este destino se harían llegar las órdenes al Virrey del Perú, al Presidente de la Audiencia de Chile, al Gobernador de Buenos Aires y al Comandante de Montevideo, para prevenirles de todo lo concerniente a la subsistencia de la escuadra, así como para la satisfacción de todos los pagos que no se hubieran podido realizar a la salida de los buques del puerto de Santander. Advertirles de la posibilidad de la llegada de siete navíos ingleses[140], dos de ellos llenos de mercancías para comerciar en las costas de Chile y otros lugares en los que recalaran[141].

La financiación de las naves era el principal escollo a salvar en aquellos momentos. En fecha de 20 de agosto José de la Quintana comunicaba al Marqués de Villarias la necesidad de que se enviasen los caudales para los buques el Asia, la Esperanza y del paquebote que serviría de transporte de hierro. Del dinero para estos tres navíos, que debía salir del empréstito encargado al comercio de Cádiz, sólo se habían servido 152.500 escudos de vellón pese a las urgencias del asunto. Aunque por otras vías se habían conseguido 338.000, que eran complemento de 400.000 escudos que habían sido destinados para El Ferrol. Para el pago de los descubiertos de las tripulaciones se haría uso de los recursos del Perú[142]. Los costes de tripulación de los buques Guipúzcoa, Hermiona y San Esteban ascendían a 3.387.005 reales de vellón[143]. También se embarcaría hierro que podría ser vendido en condiciones especiales una vez llegaran los buques a América. En concreto, se ordenaba el embarco de 6.000 a 8.000 quintales, no sólo de hierro, sino también de acero y otros materiales fabricados en las

[138] A.G.S. Leg. 397.2-993. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a José de la Quintana. 22 de agosto de 1740.
[139] A.G.S. Leg. 397.2-993. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a José de la Quintana. 22 de agosto de 1740. Posiblemente fuese en esta isla donde pudieran hacer escala los ingleses comandados por Anson.
[140] A.G.S. Leg. 397.2-993. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a José de la Quintana. 22 de agosto de 1740.
[141] A.G.S. Leg 397.2-995. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenón de Somodevilla. Buen Retiro. 24 de agosto de 1740.
[142] A.G.S. Leg. 397.2-584. Secretaría de Marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 20 de agosto de 1740.
[143] A.G.S. Leg. 397,2-558. Secretaría de Marina. 14 de agosto de 1740.

cercanías de Santander[144]. También se embarcaría todo lo que se pudiese obtener de algunas presas, quedando al cargo de esto último el Intendente Manuel de las Casas. Se expedirían órdenes al Virrey del Perú, presidente de Chile y demás gobernadores y ministros de la Real Hacienda en América para que todo este material se aprovechase "haciendo las más ventajosas ventas de estos géneros[145]". Sería el puerto de Arica el más conveniente para realizar el desembarco de dichos géneros, sobre todo por su abundancia de medios para el transporte. Siendo conscientes que dada la excesiva cantidad de materiales que se pretendía vender y el escaso margen de tiempo que existía para la realización de las ventas, probablemente no se conseguiría ponerlos en el mercado a "precios tan subidos como se logra en las pequeñas partidas". Que se enviase a Potosí a la persona "con más luces" para la adquisición de noticias y la consecución de los mejores precios, entendiendo que éstos deberían ser cobrados a proporción de los precios reales, los que se correspondían con lo siguiente: de 30 a 40 pesos el quintal de cuatro arrobas, el de las almaganetas de 70 a 80 pesos, el de las combas de 60 a 70, y el de las palas, azadones, herrajes y demás productos, a proporción con la abundancia que de ellos se encontrase en la zona[146]".

Pizarro partió del puerto de El Ferrol el día 2 de agosto, y aunque los vientos no le fueron favorables, llegó al Sardinero de Santander el día 6 del mismo, con las fragatas Asia y Esperanza[147]. Pese a las repetidas instancias y órdenes para que no se detuviera ni un instante en el puerto de Pasajes, su partida se retrasó hasta finales de mes debido a

[144]A.G.S. Leg. 397.2-466. Secretaría de Marina. 7 de agosto de 1740. Relación de los herrajes que debe cargar la escuadra de Pizarro. También existe una relación del hierro, acero e instrumento que Manuel de las Casas ha de comprar para embarcar en la escuadra de Pizarro para vender en América para las minas de Potosí y Ozuzo con condiciones especiales. A.G.S. Leg. 397.2-892. Secretaría de Marina. 26 de agosto de 1740.
[145] A.G.S. Leg. 397.2-893. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a José de la Quintana. San Ildefonso. 26 de agosto de 1740.
[146] A.G.S. Leg. 397.2-1005. Secretaría de Marina. Documento dirigido a Cenón de Somodevilla. 28 de agosto de 1740. Madrid.
[147] A.G.S. Leg. 397.2-617. Secretaría de Marina. Pizarro a Cenón de Somodevilla. 7 de agosto de 1740.

falta de pipería, tonelería y fundamentalmente a los hierros y aceros para vender en América[148].

Pizarro partiría con los navíos Guipúzcoa y la Esperanza el 7 de octubre, y por la tarde harían lo mismo el resto de las embarcaciones. Podrían haber salido a principios de mes pero los vientos lo impidieron. Pizarro llegó a Santoña el día 11, donde se aprovisionó y continuó viaje el 22. A la llegada a Santa Cruz de Tenerife la tripulación se encontraba mermada de consideración debido a los fallecimientos y a las enfermedades que había experimentado la expedición: en total 31 fallecidos[149] y 307 enfermos[150]. Mientras tanto, el coste de la escuadra de Pizarro desde el 1 de mayo hasta agosto sumaba ya la cantidad de 2.486.894 reales de vellón, según documentos de la tesorería de cargo de Santiago Pérez de Cosio[151].

Las primeras órdenes que debía cumplir Pizarro en América las encontramos fechadas en 24 de agosto[152], y firmadas por José de la Quintana, aunque la Instrucción

---

[148] A.G.S. Leg. 397.2-953. Secretaría de Marina. Pizarro a Cenón de Somodevilla. 8 de septiembre de 1740.
[149] A.G.S. Legs. 397.2-955-956-960-877-988. Secretaría de Marina. Octubre de 1740.
[150] A.G.S. Leg. 397.2-992. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 17 de noviembre de 1740.
[151] A.G.S. Leg. 397.2-762. Secretaría de Marina. 25 de agosto de 1740.
[152] A.G.S. Leg. 397.2-1000. Secretaría de Marina. José de la Quintana a José Manso. 24 de agosto de 1740. Madrid: "Los continuados avisos de las hostilidades practicadas por Ingleses en los mares y costas de las Indias Occidentales, y la de haber demolido y allanado las fortalezas de Portobelo y Río de Chagre con la de preparar una nueva escuadra que manda el Almirante Anson, de seis bajeles de guerra con mil hombres de tropa de Marina a sus bordos, y provisiones para dos años, y un navío de transporte con artillería, armas y municiones, con destino a esos Mares y prontos a hacerse a la vela (si ya no lo han ejecutado), como el de haber armado algunos particulares de Bristol y Londres, cuatro navíos que todos compondrán el buque de 1.200 a 1.500 toneladas para ir a hacer el contrabando en esas costas, con la del justo recelo que debe tenerse de que logrado el paso de Cabo de Hornos, se junten estas fuerzas en las Islas de Juan Fernández, y reparando en ella sus equipajes intenten sorprender algún puerto de los de ese Reino para asegurar su retirada cuando no puedan su establecimiento, o lo que sea más sensible que sin detenerse en estas costas pasasen a sorprender a Panamá con el fin de establecerse y fortificarla, para darse la mano con Portobelo a tiempo que puedan emprender por el Mar del Norte asegurar y fortalecer éste y la boca del Río Chagre para hacerse dueños de ambos mares, y dejar cortada la comunicación de esos Reinos con estos, por tan precisa y necesaria garganta, como lo había proyectado esta nación en otro tiempo. Han motivado la resolución tomada por S.M de que con la mayor prontitud y reserva se apronte y salga para esos mares una escuadra compuesta de cinco navíos de guerra, los dos de a 60 cañones, y los tres de a 50, con un paquebote al cargo del jefe de escuadra José Pizarro, y que lleven a sus bordos 500 hombres de tropa de tierra con sus oficiales, armas y demás necesario para oponerse y frustrar estas ideas de los enemigos con la mayor diligencia y esfuerzo, como el que habiendo de hacer su escala en la boca del Río de la Plata se le anticipe esta noticia por medio del Gobernador de Buenos Aires al Virrey, Marqués de Villagarcía, con las demás prevenciones que reconocerá V.S de la adjunta copia rubricada por mí para que en la parte que corresponda a ese Reino y su jurisdicción, se arregle V.S a su contenido. Para que la expresada escuadra pueda obrar sin perdida de tiempo, con conocimiento de lo que ocurra en los mares en el caso de haberse anticipado a ellos el enemigo: manda S.M que luego que V.S haya recibido ésta, haga armar dos embarcaciones medianas y de buena vela y las despache a las Islas de Juan Fernández para que reconozcan aquel surgidero y aguada, y den cuenta de lo que fuese ocurriendo en ellas, estando siempre a la mira por los medios y en la forma que se estimare por más conveniente del navío o navíos que arribaren a ellas con ha de sus portes, o de si hubieren

para la navegación definitiva es de 3 de septiembre. Pizarro debía dirigirse al Mar del Sur con la escuadra compuesta por los buques Asia, Esperanza, Guipúzcoa, San Esteban, Hermiona y Real Mercurio, con la finalidad de atacar a los buques ingleses, tanto de guerra como mercantes, principalmente a los de la escuadra de Anson, compuesta por los buques Centurión, Sovern, Gloucester, Perla, Wagen y una chalupa, además de los mercantes con provisiones y mercadería. La escuadra de Pizarro llevaría en sus bordos seis meses de víveres y cuatro para los 500 hombres del regimiento de Portugal que debían transportarse en ella, además de los pertrechos y municiones necesarios para el resto de tropa y marinería.

Partiría sin dilación para prevenir que la escuadra no quedase bloqueada por Norris en el puerto de Santander, haciéndose a la vela con los siguientes principales: 9 capitanes, 10 tenientes, 10 alféreces, un capellán y un cirujano. Navegarían desde Santander al Río de la Plata y darían fondo en la Isla de Maldonado. Inmediatamente a su llegada se despacharía un oficial con los pliegos correspondientes para el

---

descubierto algunas recientes señales de haber estado anteriormente en ellas, y cuanto en esta razón se adquiera lo participara V.S a los Gobernadores de Valdivia, La Concepción y Valparaíso, para que estos puedan enterar de todo a los bajeles de esta escuadra que arribaren a ellos, o se acercaren a sus costas a tomar lengua con el especial encargo de que tengan preparada la tropa y sus milicias para el resguardo de sus plazas y costas, y de la cautela con que deben admitir en ellas a todo bajel, precisándole a echar sus lanchas o botes para darse a conocer, ser de los de esta escuadra por precaverse de que el enemigo intente sorpresa equivocándose con ella. Siendo regular que en tan larga navegación padezcan los equipajes, y dependiendo de su pronta reparación, el que se asegure el Real Servicio a las importantes fines a que se destina esta fuerza naval, tendrá V.S dadas las convenientes órdenes a los expresados puertos para que a su arribo se recojan y reparen los enfermos que sus oficiales echaren en tierra, y se les dé el refresco y víveres que se necesitaren para el reposo y subsistencia de sus equipajes, a fin que se hallen en estado de obrar a las primeras noticias que se tengan del enemigo, por lo que conviene perseguir, atacar y destruir a éste, antes que se recobre el decadente estado con que por lo regular pueda llegar a esos mares. Habiendo bastante tráfico de Mar en los puertos de la Concepción y Valparaíso, mandará V.S se tengan numeradas la marinería que hubiese en ellos, y a la vista, el porte de sus embarcaciones, por si el jefe de esta escuadra le pidiese algún refuerzo de gente, o la agregación de algún bajel o bajeles de los de su cargo, para que por todos medios se afiance mas el Real Servicio en la aniquilación del enemigo, antes que su osadía consiga hacer algún insulto. En el caso que se dice al Virrey en la citada copia de carta, de que no habiéndose descubierto los ingleses en esos mares, teniéndose entera certeza y seguridad de ello, convendrá que la escuadra se mantenga en La Concepción por las razones que allí se expresan: prevengo a V.S que si sucediese así, disponga que se la asista con puntualidad de todo lo que hubiere menester..., pidiendo al Virrey los caudales competentes a este fin, y también luego que llegue a esos parajes es preciso socorrerla para el alivio de lo que suele padecer en la navegación. Por órdenes de 13 de diciembre del año pasado 1739, se previno a V.S cuanto conducía al resguardo de esas costas y de que se fuese dando noticia del navío o navíos enemigos que se avistasen en ellas a todos los Gobernadores y Corregidores que median hasta la capital de Lima para que estuviesen con sus milicias a la mira para resistir cualquier hostilidad, y en los pueblos donde no hubiese fuerza para ello, que retirasen de la costa los ganados para que el enemigo no se aproveche de ellos, lo que se repite en ésta, por lo que importa sus observancia, y de que el Virrey se halle pronto y seguramente informado de cuanto ocurra en esos mares. Y me manda S.M participar a V.S todo lo referido para su inteligencia y cumplimiento, y dejándose al arbitrio de los que han de concurrir, y obras que elijan y ejecuten lo mejor con que están más a la vista de lo que puede ocurrir en esas distancias..., Madrid 24 de agosto de 1740. José de la Quintana a José Manso.

Comandante de la plaza de Montevideo, quien debería remitir lo correspondiente al Gobernador de Buenos Aires, y éste lo que interesase al Virrey del Perú y al Presidente de la Audiencia de Chile, a quienes también escribiría Pizarro para dar cuenta de su llegada y todo cuanto le pareciese conveniente. Uno de estos pliegos estaría en manos del segundo Comandante de la escuadra, previniendo que, en caso de accidente se perdieran los dos y las órdenes no llegaran a Montevideo. Finalizadas estas diligencias se enviaría aviso a España para dar cuenta de todo lo relevante en la navegación hasta aquellos mares; después, remontarían el Cabo de Hornos para dirigirse finalmente a Chile, donde descansaría la tripulación y se conseguirían noticias referentes a enemigos, para enviar más tarde dos embarcaciones a reconocer los surgideros y la aguada de las islas de Juan Fernández, donde se prevenía que desembarcasen los ingleses.

Después se dirigirían al puerto de Arica para desembarcar todos los hierros para su venta, en las condiciones acordadas. Una vez realizada la transacción, y depositados los productos en el lugar más seguro, se irían remitiendo a España los caudales en partidas de entre 60.000 y 70.000 pesos.

Posteriormente se debería conocer el estado de la Armada del Mar del Sur, para proponer José Pizarro lo que creyese oportuno para su mejor servicio. Se encargaría a los pilotos que fondeasen los puertos y levantasen planos de ellos y de las costas, así como de todas las plazas y fortificaciones, estado de las tropas, método de servicio, número y calidad de su artillería, etc. Se despacharían a España todas las noticias que adquiriese de los enemigos, además de comunicar las mismas noticias a los Gobernadores de los puertos en los que se hallasen. “Como la experiencia, repetidamente ha manifestado los graves perjuicios que se han seguido al servicio de S. M. por no haber habido entre los Comandantes de mar y tierra y los ministros, aquella buena armonía que asegura los aciertos en las expediciones, manda S. A. que tanto José

Universitat d’Alacant
Universidad de Alicante

Pizarro como Diego Escobedo observen entre sí la mejor correspondencia en lo que fuere peculiar del empleo de cada uno, y que recíprocamente lo practiquen con el Virrey del Perú, Presidente de Chile, Gobernadores y demás ministros de aquellos dominios...[153]»

7.- Nuevas órdenes: la flota de El Ferrol

Los papeles del embajador en Francia, Marqués de la Mina, suponían un cambio en los planteamientos estratégicos de la Corona española. El mismo Marqués corroboraba el hecho de que el nuevo armamento de ingleses fuese cierto, según se deducía del análisis de las cartas recibidas y de las gacetas europeas[154]. No sólo se había aprestado una flotilla para pasar al Mar del Sur: el día 5 de julio de 1739, José de la Quintana, Secretario de Despacho de Marina e Indias, convocaba para el día 6 del mismo mes una junta extraordinaria, a la que debían asistir el Conde de Montijo y el Duque de Montemar, además del expresado José de la Quintana, el Marqués de Mari y Francisco Cornejo. Todos los mencionados concurrieron a las 11 de la mañana en la Junta, a excepción del Duque de Montemar quien, quien tras excusarse por su ausencia, exigió la aclaración del por qué se habían preferido las opiniones del Conde de Montijo a las expresadas por él mismo, a lo que se le respondió "que el Conde de Montijo debía precederle por Presidente de Indias, por Mayordomo Mayor del Honorario de la Reina, y por Caballerizo Mayor, siendo suficiente cualquiera de estos tres motivos, o todos

[153] A.G.S. Leg. 397.2-1026. Secretaría de Marina. Instrucción para la navegación de la escuadra de José Pizarro. 3 de septiembre de 1740. San Ildefonso.
[154] El Mercurio Histórico y Político Español. Febrero. 1740. pág. 124. El Mercurio. Marzo. 1740. págs. 93-95. El Mercurio. Mayo. 1740. pág. 100. El Mercurio. Julio. 1740. pág. 95.

juntos para lo determinado. Y que, cuando el Duque, por indisposición se excusase de concurrir a la Junta, se tuviese sin él[155]".

El sentir de la Junta no era otro que, sin perder un instante, y con el mayor secreto posible, se enviasen a las Indias los 12 mejores navíos que se tuvieran en las costas españolas, además de un paquebote y un brulote, elegidos y comandados todos ellos por Rodrigo de Torres y Morales[156]. Todas estas naves deberían llevar en sus bordos a 2.000 hombres de tropa de tierra bien armados. La disponibilidad de buques de guerra en aquellos momentos era la siguiente:

DESTINOS	ESTADO	TIPO	NOMBRES	CAÑONES
CÁDIZ	Desarmado	NAVÍO	EL REAL	114
	Desarmado	NAVÍO	SANTA ISABEL	80
	Desarmado	NAVÍO	SAN LUIS	62
	Desarmado	FRAGATA	GALGA	50
	Desarmado	FRAGATA	PALOMA	52
	Desarmado	FRAGATA	JAVIER	30
	Desarmado	FRAGATA	ATOCHA	8
	Desarmado	BOMBARDA	BULCANO	8
	Desarmado	BOMBARDA	ESTOROP	8
	Desarmado	BOMBARDA	BRONTES	8
	Desarmado	BOMBARDA	PIRACMON	8
	Armado	NAVÍO	SAN ISIDRO	62
	Armado	NAVÍO	REAL FAMILIA	60
	Armado	NAVÍO	NUEVA ESPAÑA	60
	Armado	NAVÍO	SAN ANTONIO	60
	Armado	NAVÍO	ASIA	60

[155] A.G.S. Leg 396.1-349. Secretaría de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marques de Mari y Francisco Cornejo. 9 de julio de 1740.
[156] Rodrigo Torres Morales, nacido en Guadalajara el 7 de abril de 1687 era Teniente General de la Armada desde 1734.

	Armado	NAVÍO	SAN FERNANDO	62
	Armado	NAVÍO	ANDALUCÍA	62
	Armado	NAVÍO	FUERTE	60
	Armado	FRAGATA	FAMA	52
	Armado	FRAGATA	GRIEGA	18
	Armado	PAQUEBOTE	JÚPITER	16
	Armado	PAQUEBOTE	MARTE	16
EL FERROL	Desarmado	BRULOTE	FRANCISCO J.	4
	Desarmado	BRULOTE	SAN JOSÉ	4
	Armado	NAVÍO	SAN FELIPE	80
	Armado	NAVÍO	REINA	70
	Armado	NAVÍO	PRÍNCIPE	70
	Armado	NAVÍO	PRINCESA	70
	Armado	NAVÍO	LEÓN	70
	Armado	NAVÍO	SANTA ANA	70
	Armado	NAVÍO	CASTILLA	60
	Armado	NAVÍO	SANTIAGO	60
	Armado	FRAGATA	ESPERANZA	50
	Armado	NAVÍO	AMÉRICA	60
	Armado	NAVÍO	HÉRCULES	60
	Armado	NAVÍO	CONSTANTE	64
	Armado	FRAGATA	ÁGUILA	28
	Armado	FRAGATA	AURORA	30
	Armado	SAETÍA	EL SALVADOR	6
	Armado	JABEQUE	FRANCISCO PAULA	2
CARTAGENA INDIAS	Armado	NAVÍO	CONQUISTADOR	64
	Armado	NAVÍO	DRAGÓN	60
	Armado	NAVÍO	EUROPA	60
	Armado	NAVÍO	ÁFRICA	60
	Armado	FRAGATA	SAN JUAN	50
	Armado	FRAGATA	LA BIZARRA	24
	Armado	FRAGATA	SANTA BÁRBARA	24
	Armado	FRAGATA	LA HABANERA	24
	Armado	FRAGATA	SAN CAYETANO	24
CON ESLAVA	Armado	NAVÍO	SAN CARLOS	62
	Armado	NAVÍO	GALICIA	70
LA HABANA	Astillero	NAVÍO	INVENCIBLE	70
	Astillero	NAVÍO	EL GLORIOSO	70

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

BUENOS AIRES	Armado	FRAGATA	HERMIONA	50
(Ya formaban parte de la escuadra de Pizarro)	Armado	FRAGATA	SAN ESTEBAN	50

ARMADOS.- 41 **DESARMADOS.- 15** **TOTAL.- 56**

Además de los navíos destinados para el Mar del Sur, un navío y dos fragatas, deberían incorporarse inmediatamente otros dos buques más que, saliendo de El Ferrol se encaminarían hacia Santander, uniéndose a la flota destinada al Pacífico. Este navío y dos fragatas llevarían en sus bordos a 500 hombres de tropa, además de todas las municiones que fuese posible. A la misma vez, este movimiento permitiría pasar inadvertida a la expedición que se preparaba en El Ferrol.

Para que esta operación tuviese el efecto esperado, se consideraba indispensable el envío de 200.000 pesos del comercio de Cádiz con el extraordinario que debiera remitir las órdenes a Rodrigo de Torres, necesarios para tres meses de salarios de tripulación, socorros y gratificaciones a los oficiales de marina. Estos serían facilitados por José de la Quintana, como parte del millón de pesos que quedarían destinados a la financiación de la flota de El Ferrol. Era necesario equipar los navíos que se estaban construyendo en los astilleros de La Habana. Con la referida tropa de tierra deberían ir un coronel, un brigadier, dos ingenieros y algunos artilleros, además de facultades de nombramiento de otros en caso de que los citados fueran escasos. Toda esta tropa destinada a América quedaría bajo las órdenes del Virrey de Santa Fe, Sebastián de Eslava, a quien se debía prevenir de forma urgente para que éste conociese las resoluciones determinadas por la Junta. Tales órdenes deberían ser ejecutadas por el

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Nota de los Doce Navios señalados para Arriage que deuen
[illegible] Reguir el Armazon, y la tropa de transporte que deben
Salida acadauno asauer

366

		Tropa de Transporte
San Phelipe	#	180
Santa Anna	4.396 #	200
Nueva Spaña	#	120
S.n Antonio	#	160
Santiago	#	180
Andalucia	#	150
S.n Luis	#	160
Real Familia	#	150
La Reyna	#	200
El Principe	#	200
La Castilla	#	150
El Fuerte	#	150
Total	#	2000

A bordo del navio S.n Phelipe en el Puerto del Ferrol
15. de Julio de 1740.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 396-366. Relación de los navíos que debían componer la escuadra de El Ferrol. 15 de julio de 1740.

Ministerio de Guerra y por la Secretaría de Marina, previniendo todo lo necesario y *sin réplica alguna*[157].

Ante la posibilidad de que los ingleses bloqueasen el puerto de El Ferrol con sus navíos, los movimientos de la Corona española debían ser rápidos. En caso contrario, podría quedar la escuadra de Torres anclada y sin poder hacerse a la mar. La fecha máxima de salida de la flota sería del 25 al 30 de julio todo lo más.

Para mayor seguridad y secretismo, la operación española pretendía el cierre total del puerto, no dejando que saliese ningún correo hasta dos días después de haberse hecho a la vela la mencionada escuadra. Todas las cartas deberían ser retenidas, a excepción de uno o dos correos destinados a mantener a la Corte en contacto con El Ferrol[158]. Las cartas que se dirigiesen a Francia o a los demás reinos europeos serían confiscadas y abiertas[159]. De todas formas, Rodrigo de Torres, en carta de 20 de julio al Marqués de la Ensenada, incidía en la dificultad de mantener el secreto de la operación, ya que era difícil disimular la gran cantidad de armamentos que se hacían en el puerto gallego[160]. El Capitán General de Galicia, Conde de Itre, en carta de 31 de julio, explicaba con claridad la determinación de reconocer y examinar a todos los pasajeros y otras personas que atravesaran el río Miño, trabajo que quedaría al cargo de los Gobernadores de las fronteras con Portugal.

Se advertía de las sospechas de posibles filtraciones al Cónsul de Inglaterra en Oporto, aunque de ello no se pudiera aportar prueba alguna por el momento, acusando de haber mantenido correo con el citado cónsul a un morador de La Coruña, Roque Canzobre, y a otro de Vigo, José Valcárcel. También debían ser detenidos todos los

[157] A.G.S. Leg 396.1-349. Secretaría de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marqués de Mari y Francisco Cornejo. 9 de julio de 1740.
[158] A.G.S. Leg 396.1-349. Secretaría de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marqués de Mari y Francisco Cornejo. 9 de julio de 1740.
[159] A.G.S. Leg 396.1-355. Secretaría de Marina.
[160] A.G.S. Leg 396.1-376. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Marqués de la Ensenada. 20 de julio de 1740. A bordo de el San Felipe.

pliegos en Villafranca, casa de correos de Galicia, con la intención de que las noticias que se pudiesen filtrar no llegasen a Portugal por las vías de las dos Castillas[161].

La escuadra de El Ferrol debía dirigirse directamente a Puerto Rico, para que en caso de hallarse en aquellas islas Sebastián de Eslava y los dos navíos que lo condujeron, se les incorporaran sin pérdida de tiempo. La escuadra continuaría su derrota entre las Islas de Santo Domingo y las de Puerto Rico[162], teniendo como destino Cartagena, dando fondo en Playa Grande, desde donde se remitirían los pliegos a Blas de Lezo y al Gobernador de la Plaza. El siguiente paso debería ser la celebración de un Consejo, bien a bordo o en tierra, para determinar la mejor manera de resguardar aquella ciudad. También se decidiría la gente, armamento y municiones con que debería ser reparado Portobelo, por si la intención de los ingleses fuese la de volver a él. En el mismo Consejo deberían determinarse las acciones que se pudieran emprender contra el almirante Vernon. A la escuadra de Torres deberían sumarse los navíos de Benito Antonio Espinola y los dos que condujeron a Sebastián de Eslava, según el estado en el que se encontrasen. Finalmente, en caso de contemplarse que pese a los refuerzos, los ingleses seguían siendo superiores, deberían repartirse de forma adecuada todos los pertrechos, armas y municiones, para la mejor defensa de las colonias[163].

El planteamiento que hizo la Corona española de la guerra dio un giro inesperado, optando por una posición activa frente a una pasiva. Bajo las directrices del Conde de Montijo todas las miras quedan fijadas en las posesiones hispanoamericanas.

[161] A.G.S. Leg 396.1-417. Secretaría de Marina. Conde de Itre a Cenón de Somodevilla. 31 de julio de 1740.

[162] "La isla de San Juan de Puerto Rico es la más oriental y la menor de las grandes Antillas. Esta situada al Este de la isla de Santo Domingo, de la que la separa el Canal de la Mona. Bordean su litoral un crecido número de pequeños cayos e islotes entre los que hay que distinguir a Vieques, Culebra, San Tomás, Santa Cruz, Tórtola, Anegada, Virgen Gorda, etc, eslabones de la gran cadena antillana que en los viejos términos de la conflagración anglo-española del Caribe, habría que denominar arco de Ulises. Descubierta por el almirante Colón en la tarde del 6 de noviembre de 1493, en su segundo viaje, bordeó su litoral meridional para doblar el Cabo Rojo y hacer alto el día 19 en la extremidad Noroeste, en un lugar costero que denominó Puerto de los pozos de la Aguada, y más tarde se fundaría el Puerto de San Francisco de la Aguada. La mejora de todas sus fortificaciones procede fundamentalmente del siglo XVII y, durante el siglo XVIII se realiza uno de los proyectos de fortificación que inicia las grandes transformaciones defensivas de este siglo, debida al mariscal de campo e inspector de las obras militares en las Antillas Alejandro O´Reilly, en 1765.". Op. Cit. Zapatero. J. *La Guerra en el Caribe...*, págs. 305-335.

[163] A.G.S. Leg 396.1-349. Secretaría de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marques de Mari y Francisco Cornejo. 9 de julio de 1740.

Las primeras órdenes ya suscitaron dudas y la preparación de los mencionados navíos fue costosa e insuficiente. Lo planteado en las juntas de la Secretaria de Marina y de Guerra no fue ejecutado con la brillantez pretendida, aunque se puso en ello todo el empeño. En cualquier caso, la Monarquía Hispánica logró desplazar hasta el continente americano un buen número de embarcaciones, las que sumadas a las que ya se encontraban desplazadas allí, alcanzaban un total de 29 naves de guerra:

EMPLAZAMIENTO	NOMBRES	CAÑONES
CARTAGENA	SAN FELIPE	80
	PRÍNCIPE	70
	GALICIA	70
	SAN CARLOS	64
	CONQUISTADOR	64
	DRAGÓN	60
	ÁFRICA	60
	EUROPA	60
LA HABANA	GLORIOSO	70
	INVENCIBLE	70
VERACRUZ	SAN JUAN	50
	BIZARRA	50
A LA LLEGADA DE TORRES	REINA	70
	SANTA ANA	70
	SANTIAGO	64
	REAL FAMILIA	60
	ANDALUCÍA	60
	CASTILLA	60
	NUEVA ESPAÑA	60

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

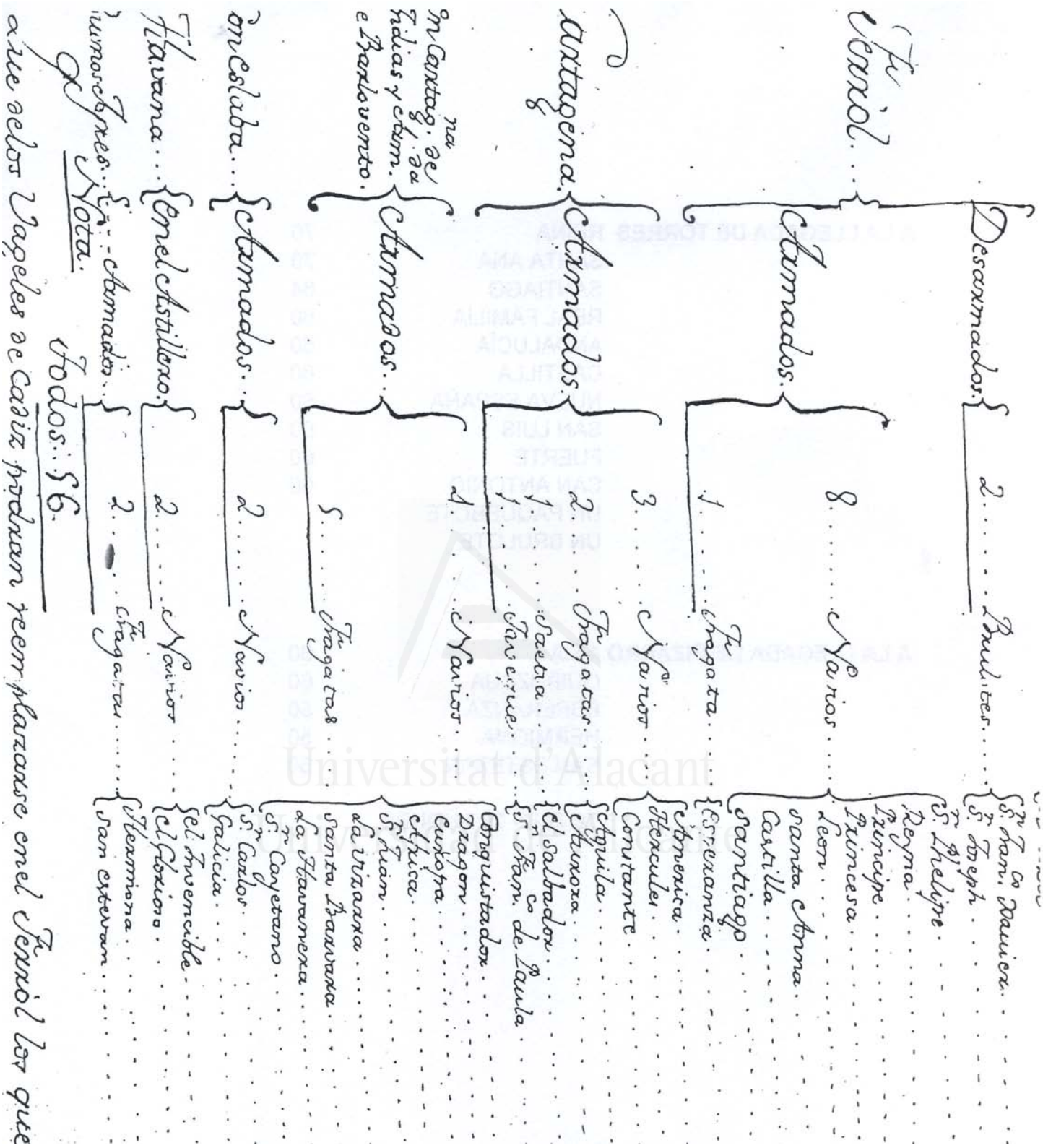
	SAN LUIS	60
	FUERTE	60
	SAN ANTONIO	60
	UN PAQUEBOTE	
	UN BRULOTE	
A LA LLEGADA DE PIZARRO	ASIA	60
	GUIPÚZCOA	60
	ESPERANZA	50
	HERMIONA	50
	SAN ESTEBAN	50
	TOTAL.- 29 BUQUES	

8.- Preparación de la escuadra de Torres: 1740

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

La situación de la flota anclada en el puerto de El Ferrol en el mes de julio de 1739 era la siguiente: referente a navíos disponibles se encontraban anclados la Reina, la Santa Ana y el Príncipe de 70 cañones; el San Isidro y el Santiago de 60; la Andalucía, el Fuerte, el San Antonio, el Asia, el Nueva España y el San Luís de 60; y la Galga de 50. Además, se encontraban en el puerto otras naves recibiendo carena: el San Felipe, de 80 cañones, el León, de 70, la Castilla, de 60 y la Esperanza, de 5, a los que habría que sumar en dudoso estado las fragatas Griega, Hermosa, Isabela, Marte, Júpiter, y dos brulotes. Todo este armamento ofrecía un total de 13 navíos armados, 4 con reparaciones pendientes, 5 fragatas y dos brulotes[164], de los que, a excepción de el

[164] A.G.S. Leg 396.1-347. Secretaría de Marina.



Desarmados. 2 Bruliotes
S.ta Ana, Xavier
S. Joseph
S. Felipe
Reyna
Principe
Princesa
Armados. 8 Navios
Leon
Santa Anna
Castilla
Santiago
Fragata 1 Fragata
Esperanza
Armenia
Hercules
Navios 3 Navios
Contante
Fragatas 2 Fragatas
Aguila
Aurora
Saetia 1 Saetia
El Salbador
Tartanas 1 Tartana
S.n Fran.co de Paula
Navios 1 Navios
Conquistador
Dragon
Cutota
Africa
S. Juan
la Vizarra
Fragatas 5 Fragatas
Santa Barbara
la Havanesa
Navios 2 Navios
S.ta Cayetano
S.ta Carlos
Galicia
Armados. 2 Navios
el Invencible
el Florioso
Fragatas 2 Fragatas
Hermiona
San esteban
Todos 56

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 397.115. Relación de los bajeles de la Monarquía Hispánica.

León, al que le faltaban 9 cañones, el resto disponían de los pertrechos correspondientes para seis meses de campaña[165].

Los marineros que debían tripular los navíos eran suficientes en principio, aunque pronto se necesitarían más[166]: 150 hombres irían a bordo de cada uno de ellos, salvo que se lograran recuperar a tiempo parte de los botes que estaban en carena y fuese necesario fletarlos con tropa, para lo que habría que reducir la cantidad de hombres por navío. Ya descontados, hasta Santander se desplazarían otros 121 marineros más que completarían la tripulación de los buques destinados al Mar del Sur. Sin embargo, El 12 de julio, Ensenada comunicaba a José de la Quintana la insuficiencia de la tropa destinada para la escuadra de Torres. Los que estaban disponibles servirían para los doce navíos de la escuadra y para los dos que se construían en La Habana, pero no serían suficientes para completar la tripulación de los buques que saldrían desde Santander. Tampoco se podría contar con el batallón de marina de Nueva España destinado en Veracruz, ya que aquellos eran necesarios para la defensa de la plaza. Por esta razón, pedía el envío de otros 400 ó 500 hombres más, para que éstos se pusieran a disposición de Rodrigo de Torres[167].

Las raciones de víveres hacían un total de 19.200, suficientes para cuatro meses de navegación. Respecto al bizcocho y la carne, se esperaba hubiera suficiente a finales de mes. Alrededor de 20 quintales de harina se encontraban ya en El Ferrol, aunque la citada cantidad era escasa, pues se consideraba necesarios unos 625 quintales cada 30 días. El resto de la harina podría ser transportada desde Cádiz, donde se conservaban 8.750 quintales. También desde Cádiz debía suministrarse vinagre, aceite y menestra. La mitad de estas provisiones sería enviada directamente a El Ferrol para embarcar en la

[165] A excepción de lonas, que serían enviadas desde Cádiz a las Indias o a El Ferrol

[166] El Mercurio. Septiembre de 1739. pág.- 96. Resulta curioso como en una publicación de El Mercurio se señalaba, ante la noticia que se tenía en Inglaterra de los posibles armamentos que pudieran hacerse en España, "que Felipe V tuviese tanto marinero como para ser capaces de tripular todos sus navíos".

[167] A.G.S. Leg. 396.1-384. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a José de la Quintana. 12 de julio de 1740.

Navíos que vienen

Numero	Nombres	Cañones que montan	Pa e se
6	Galicia	70	
	n Carlos	61	
	Conquistador	61	
	Dragon	60	
	Africa	60	
	Europa	60	
2	Glorioso	70	
	Invencible	70	
2	n Juan	50	
	Quizarra	50	
	n Phelipe	80	
10	Principe	50	
	De 80.	De 70	De
	1	6	

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 396-504. Relación de todos los buques que deberían quedar establecidos en América.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

...rse en la e America

Numero	Nombres	Canones que montan	Parages en que se hallan
40	Reyna	70	
	S.ta Anna	70	
	Santiago	64	
	R.l Familia	60	
12	Andalucia	60	Con D.n Rodrigo de Torres, q.e salio del Ferrol el 31. de Julio.
	Castilla	60	
	N.a España	60	
	S.n Luis	60	
	Fuerte	60	
	S.n Antonio	60	
	Un Paquebot	.....	
22	Un Bruloto	.....	

...men.

De 50	Menores	Total
2	2	24.

escuadra de Torres, y la otra mitad se enviaría a América directamente. Deficitaria era también la pipería, de la que se dudaba estuviera disponible para las fechas en que se requería. Las pagas al Estado Mayor y oficiales, en cantidad de 160.000 escudos, tampoco habían sido satisfechas.

Puesto que se pretendía armar a los navíos que se construían en La Habana, se debía transportar lo necesario para su flete, armamento y artillería, además de herrajes para finalizar la construcción de el Glorioso.

Al cargo de la preparación de la escuadra quedarían el comandante Torres, el Capitán General de Galicia, Conde de Itre, el Intendente Salvador de Pineda, y el Comisario de Guerra de Marina Bernardino Freire, quien ya en carta dirigida a Ensenada el 15 de julio explicaba la dificultad de conseguir todo lo necesario para los buques, mucho más en un espacio tan corto de tiempo[168]. Él y Torres quedaban preparando todo lo necesario en El Ferrol, pero, a mitad de mes, aún no habían llegado la mayor parte de los pertrechos y herrajes que debía remitir la Compañía de Guipúzcoa, ni tampoco las lonas, tejidos y demás provisiones que debían llegar desde Cádiz[169]. Todo esto provocó que algunos de los navíos partiesen con algunas deficiencias de géneros.

Respecto a la jarcia[170] y los betunes[171], se estaban tomando de otras naves que quedaban en el puerto, ya que en los almacenes también eran insuficientes.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

---

[168] A.G.S. Leg 396.1-367. Secretaría de Marina.

[169] Op. Cit. Goodman. D. *El poderío naval español....*, pág. 210. El avituallamiento era el más laborioso de los preparativos navales. Había que planificar la operación, adquirir los productos, transportarlos, almacenarlos y distribuirlos, operaciones en las que se encontraban con dificultades muchas veces insalvables. Además, había que tener en cuenta lo perecederos que eran los productos, en una época en la que la conservación de los alimentos no había desarrollado una técnica suficientemente apropiada. Además, el tiempo necesario para avituallar a una armada era considerable y, muchas veces implicaba varios meses. La carne salada, arroz, vinagre, bizcocho, garbanzos, vino, aceite, bacalao, etc, eran algunos de los productos con que se avituallaban los buques. En el caso del trigo, materia prima de la alimentación básica del marino, era destacable la determinación que implicaban las condiciones climáticas anuales en su producción, debiendo conseguirlo en estos periodos desfavorables para su cultivo en Sicilia y Cerdeña. Destacable era también la dificultad de transportar víveres en un país con una orografía montañosa, donde las comunicaciones eran harto complejas.

[170] Op. Cit. Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII...*, págs. 268-270 y Op. Cit Goodman. D, *El poderío naval español....*, pág. 204. Importante era también la disponibilidad de jarcia, sobre todo para los galeones, los que requerían un suministro abundante y constante de cuerda. Ésta, además de para las jarcias, servía también

El resultado de la primera revista a las escuadras de El Ferrol y del Mar del Sur fue el que sigue: a los navíos Asia y Esperanza se les había dado jarcia y betunes, pero les faltaban herrajes y clavazones, aunque de éstos podrían ser proveídos en Santander, hacia donde se dirigirían para transportar 50 quintales de pólvora para la fragata San Esteban, aunque no podrían completar el envío de 12 cañones para la Hermiona[172]. La aguada también era insuficiente y la que se necesitaba requeriría de 25 días para su consecución. Respecto al brulote y al paquebote que deberían acompañar a los doce navíos, no se encontraba ninguno en el puerto capaz de realizar el viaje, más que una presa hecha por Manuel López Pintado, Marqués de Torreblanca, Comandante general del Departamento de Cádiz, sobre la que había recurso pendiente de confirmación de presa por el tribunal correspondiente, por lo que, y tras la tasación pertinente en prevención de que ésta tuviese que ser restituida, podría ser tenida en cuenta para la operación[173].

La relación de oficiales y tropa embarcada por navío era la siguiente a 26 de julio: el San Felipe, comandado por el mismo Torres, con 11 oficiales y 185 soldados, el Nueva España con 10 oficiales y 125 hombres de tropa, el San Antonio con 11 y 165, la Andalucía 11 y 155, la Santa Ana 12 y 205, el San Luís 10 y 155, el Fuerte 11 y 155, la

---

para otras funciones esenciales, como ocurría en el caso de los galeones, en los que hasta el 10% de la cuerda era para los cañones. Se instalaron cientos de estas cuerdas especiales a los 24 buques de la flota de 1639. El cáñamo también era una necesidad naval básica. Era la materia prima del cordaje, mechas y velas. La totalidad de éste debía ser comprado a Holanda y "preocupaba en la España del siglo XVII que los holandeses tuvieran en sus manos hundir las flotas de la Monarquía suministrándolas jarcias defectuosas". La Corona emprendió la empresa de intentar cultivar cáñamo en la península, especialmente en Galicia por sus condiciones de suelo fértil y humedad. También se intentó en la Rioja y en Granada, donde se duplicaron los esfuerzos durante el siglo XVIII. El objetivo de que España fuese autosuficiente en la producción de cáñamo resultó inalcanzable, así, durante el siglo XVIII se pretendió garantizar el suministro del cáñamo en base a la producción nacional sin dejar de lado en ningún momento las importaciones. Para los ocho galeones de la escuadra de Galicia se necesitaron dos mil quintales de cuerda, con un coste total de 18.000 ducados, en Op. Cit. Goodman. D. *El poderío naval español....*, pág. 202.

[171] Op. Cit. Merino Navarro. J.P. *La armada española en el siglo XVIII...*, págs. 282-283. Los betunes eran utilizados para impermeabilizar los buques, prolongando de esta forma la vida del navío. A finales del siglo XVII, mediante concierto de asiento, el abastecimiento de betunes procede fundamentalmente de Tortosa, existiendo distintos tipos de betunes y con unos precios bastante caros, aunque a lo largo de la siguiente centuria, cada vez que se renueve el asiento, los precios irán siendo más competitivos: 1723 y 1742.

[172] A.G.S. Leg 396.1-349. Secretaría de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marques de Mari y Francisco Cornejo. 9 de julio de 1740. Estos buques formarían parte de la escuadra del Mar del Sur que debía partir del puerto de Santander.

[173] A.G.S. Leg 396.1-367. Secretaría de Marina.

Reina 12 y 205, el Santiago 12 y 185, la Real Familia 11 y 155, y el Príncipe 12 y 205. Todos sumados hacían un total de 133 oficiales y 2.060 hombres de tropa[174].

Las órdenes de Torres exigían la partida inmediata de la escuadra incluso si no se había podido completar el número de barcos y tropa pretendidos. Los que la conformasen partirían en dirección a Puerto Rico, donde comunicarían al brigadier Matías de Abadía, Gobernador de la plaza[175], su arribo, y de quien se valdrían para la adquisición de noticias referentes a buques ingleses, la fuerza de sus escuadras y lugar donde se hallasen. En caso de que los británicos en aquellos parajes (sobre todo en Cartagena), fuesen superiores, la mejor opción sería que la escuadra tomara destino a La Habana, ya que las plazas de Santiago de Cuba o Puerto Rico carecían de los víveres necesarios para tanta gente[176]. Una vez en La Habana, y tras la consecución del mayor número de noticias posibles y la incorporación de los navíos que estuviesen disponibles, el objetivo sería buscar a los enemigos y atacarlos. En caso de que las noticias recabadas en Puerto Rico hablasen de que las fuerzas que pudieran estar bloqueando Cartagena fueran iguales a las españolas, la orden sería atacarlas sin pasar por La Habana[177]. Si se encontrasen en Puerto Rico los navíos Galicia y San Carlos (que trasladaban a Sebastián de Eslava a Cartagena de Indias), los unirían a su escuadra aunque ello supusiese un retraso en la ejecución de las operaciones. Si en Puerto Rico tuvieran noticias de alguna escuadra inglesa navegando hacia el sur de la isla de Santo Domingo, su objetivo sería perseguirla y destruirla, para proseguir su camino hasta Playa Grande en Cartagena. En caso de no encontrar escuadra enemiga alguna, se partiría desde Puerto Rico hacia la aguada de San Francisco, pasando entre aquella isla y la de Santo Domingo, con el objetivo de hacerse con el refresco y leña suficiente, ya que tanto en Cartagena como en

[174] A.G.S. Leg 396.1-412. Secretaría de Marina. Listado de los buques de El Ferrol. 26 de julio de 1740.
[175] Lo era desde el 22 de abril de 1731.
[176] A.G.S. Leg 396.1-398. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Marqués de la Ensenada. 25 de julio de 1740. El Ferrol.
[177] A.G.S. Leg 396.1-399. San Ildefonso a Rodrigo de Torres. 29 de julio de 1740.

cualquier otro paraje de Tierra Firme aprovisionarse supondría una gran pérdida de tiempo y trabajo. Desde allí, y a barlovento de Santa Marta, directamente a Cartagena, donde se entregarían los pliegos a Sebastián de Eslava, a Blas de Lezo y al Gobernador de aquella ciudad, con los que se tendría una Junta, a la que asistirían también Rodrigo de Torres, Benito Antonio Espinola, el Teniente de Rey en Cartagena si el Gobernador estuviera ausente, y el brigadier que llevase a su cargo la tropa.

En la Junta se decidiría sobre el desembarco o transporte de tropa, armas y municiones, tanto en aquella plaza como en otros parajes, concediendo la atención principal a Santiago de Cuba, La Habana, Portobelo y Panamá.

Se decidirían las operaciones que debiese ejecutar Torres con su escuadra, a la que se habría sumado la de Espinola, además de los navíos Galicia y San Carlos, con el objetivo de buscar y atacar a los enemigos mandados por Vernon, estuviesen estos buques separados o, si unidos, no fuesen superiores a las fuerzas españolas. Blas de Lezo se mantendría en el puerto de Cartagena y su misión sería la de conservar los caudales y gente de los Galeones, además de defender la plaza con la mejor tropa de que dispusiese para el manejo de la artillería.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

De igual importancia sería determinar el paradero o retirada que debiese ejecutar Torres, teniendo presente que las fuerzas navales serían mucho más potentes estando siempre unidas o fáciles de incorporar. Fuese como fuese, era necesario que contasen con víveres para tres meses de navegación, difíciles de conseguir en La Habana, Puerto Rico y La Florida. Sólo si llegaban los suministros del Nuevo Reino de Granada a Cartagena sería esta una posibilidad a tener en cuenta.

Destacar la importancia del apresto en las operaciones, a fin de que todo estuviese planeado antes de la llegada del armamento que se anunciaba en Inglaterra, ya

que unidos a los barcos de Vernon y Brown, la flota inglesa sería superior a la española, pudiendo ésta ser batida o quedar bloqueada en alguno de los puertos.

Si se dividiese la flota, Torres quedaría al mando de la parte principal, quedando el resto a las órdenes de los jefes de escuadra. La tropa de tierra quedaría al mando de Sebastián de Eslava. Al cargo de la comisión de Galeones estaría Blas de Lezo, intercambiando con Torres lo que éste más necesitase, advirtiendo que en ese momento, lo más urgente era la escuadra de El Ferrol. En caso de accidentes o imprevistos, sería Torres el encargado de determinar las acciones[178].

El Conde de Itre, Capitán General de Galicia, en carta de 31 de julio, comunicaba la salida de puerto de la escuadra de Rodrigo de Torres y Morales[179]. El 9 de agosto de 1740 partía desde el puerto de Santander el almirante Pizarro[180] con sus buques hacia el Mar del Sur[181].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[178] A.G.S. Leg 396.1-396. Secretaría de Marina. San Ildefonso a Rodrigo de Torres. 21 de julio de 1740.
[179] A.G.S. Leg 396.1-417. Secretaría de Marina. El Conde de Itre a Cenón de Somodevilla. 31 de julio de 1740.
[180] "El primer marino que gobernó el Virreinato de la Nueva Granada fue don José Alfonso Pizarro, marqués del Villar, teniente general de la Armada y caballero de la Orden de San Juan, entre 1749 y 1754. Sirviendo en la orden de Malta se hallaba en aquella isla cuando Patiño le concede el ingreso en la Armada, con el grado de alférez de navío, en 1717. Embarcó en la escuadra del general Gaztañeta, haciendo varias expediciones por el Mediterráneo y por las costas atlánticas españolas. En 1726 era ya capitán de fragata, obteniendo el mando de la Concepción y después del Santiago, de la que pasó a la fragata San Francisco de Asís, en 1730, realizando con ella su primer viaje americano con los galeones de Tierra Firme. Como comandante del navío San Carlos participa en el sitio de Orán, formando parte de la escuadra que comandaba Blas de Lezo. Fueron varias las misiones que realiza después en las Indias, entre ellas la de perseguir y hacer fracasar los intentos de la escuadra de Anson, enviada por Inglaterra al Mar del Sur, cooperando con Vernon, para dominar el istmo centroamericano..., en esta misión interviene Pizarro, al igual que en todas las juntas de guerra que se celebraron y de las que formaron parte Jorge Juan y Antonio de Ulloa..., estuvo en la zona cinco años más Pizarro al frente de aquellas fuerzas navales, hasta que regresó a España a bordo de la fragata Asia. Éste era uno de los navíos de su expedición que había conseguido llegar a Buenos Aires, hacia donde Pizarro embarcó después de realizar también este viaje por tierra desde Lima..., en 1749 es nombrado Virrey de la Nueva Granada, emprendiendo el viaje el 24 de septiembre desde el Puerto de Santa María, en el navío Guaricochea, al que acompañaba otro, La Margarita, llegando a Cartagena los primeros días de noviembre". Op. Cit. Torres. B. *La marina en el gobierno...* pág. 154.
[181] A.G.S. Leg 396.2-499. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 9 de agosto de 1740. Graña.

9.- El Almirante Torres en el mar: 1740

Puesto que no todos los víveres y pertrechos estuvieron listos en el momento de la salida de la escuadra, fue necesario el envío de suministros para que ésta tuviera garantías de maniobrabilidad en América. Además, se mantuvo abierta la comunicación entre la escuadra y la Corte para reparo de los posibles imprevistos que pudieran surgir, ya fuesen accidentes, noticias de ingleses o cambios en las órdenes.

Ante la noticia de la inminente llegada de un convoy compuesto de siete navíos británicos a las Indias, el Marqués de Villarias comunicaba al Marqués de la Ensenada la total libertad de decisión de la que debería disponer el almirante Torres para desempeñar las actividades que entendiese necesarias, valorando el estado de los enemigos, atacando a Vernon si lo considerara más seguro que buscar al mencionado convoy o, que unido a las fuerzas de Blas de Lezo intentase algún golpe contra la plaza inglesa de Jamaica[182]. Finalmente, las inclemencias del tiempo se cebaron con las esperanzas de los estrategas españoles, lo que trastocó en gran medida el planteamiento de ataque inicial.

El día 22 de septiembre escribía Torres desde Puerto Rico a Cenón de Somodevilla relatando lo ocurrido durante la travesía: el 31 de julio partía de El Ferrol, aunque tuvo que esperar a algunos navíos que aún se encontraban con sus lanchas en tierra. Una vez incorporados, aquella tarde siguió su derrota disfrutando de vientos favorables. El día 2 de agosto reconoció una fragata holandesa que se dirigía a Cádiz, a la que detuvo para evitar que diese noticias de su partida a los ingleses. El día 6 apresaron una balandra y una fragata, procedentes de Nueva Inglaterra y Terranova

[182] A.G.S. Leg 396.1-515.Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a Cenón de Somodevilla. 24 de agosto de 1740. San Ildefonso.

respectivamente, que navegaban en dirección a Lisboa. El día 8 se descubrieron cinco embarcaciones más, tres de las cuales fueron apresadas por el navío la Reina. Se supo por sus tripulantes que hacía cuatro días que habían salido de Lisboa y que por desertores de la flota de El Ferrol, ya no había secretos sobre el armamento español en Portugal. El día 25 por la tarde, una vez pasado el trópico, aparecieron los primeros contratiempos debido a los fuertes vientos y a la mar gruesa, provocando la desarboladura del mastelero mayor de el Príncipe y de la Santa Ana. En este momento el número de enfermos ascendía a más de 700, y el de muertos a 60, entre ellos el coronel Pedro Faustino de la Encina, comandante de la tropa de tierra. El 9 de septiembre se divisaron ocho buques, y se envió a la Reina para su reconocimiento, lo que no pudo realizar debido a los vientos contrarios. El día 10 se avistó San Bartolomé, pero el día 11 empeoró el tiempo y comenzaron los chubascos. A las diez de la noche se declaró huracán. Esto supuso que la mayor parte de la escuadra navegase separada durante dos días. El 13 se encontraron los navíos Santa Ana, Real Familia, San Luís, Nueva España, Castilla y el pingue de víveres. Al amanecer del día 15 de septiembre avistaron la isla de Puerto Rico, aunque debido a lo inaccesible del puerto, se dio fondo en la aguada de San Francisco, donde encontraron con problemas al Príncipe y al Santiago. En la aguada de San Francisco dieron fondo la Castilla, Nueva España y Real Familia. El navío de Torres, el San Felipe, quedó varado hasta el 18 por la tarde, cuando se trasladó la insignia de comandancia a la Nueva España, donde quedó hasta que llegasen a La Habana. Este mismo día se incorporó el San Antonio, que dio noticias de la llegada de la Reina y de haber visto el Fuerte desarbolado de su mastelero de proa. En su varada el San Felipe perdió un ancla y un calabrote, además de sufrir la rotura de dos cables. Este mismo día se incorporaron el burlote y el patache, quienes habían visto dos navíos grandes en su travesía, los que se pensó fueran el Fuerte y la Andalucía.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El principal objetivo en la aguada de San Francisco era reparar los buques y ponerlos en estado de navegar de nuevo, misión difícil debido a la escasez de población y de maderas en la zona. En referencia a los masteleros, se habían perdido dos de la Santa Ana, dos de el Príncipe, uno de la Reina, uno de el Santiago y otro de el San Luís. "Ni en la Habana existía la posibilidad de reponerlos". Torres escribió desde la aguada de San Francisco al Virrey de Nueva España para que en la mayor brevedad posible fuesen transportados desde Veracruz y, al mismo tiempo, se pidieron caudales y víveres en abundancia[183]. Al Príncipe y a la Reina se les reparó el bauprés y el trinquete con algunas maderas y se les apuntalaron los baos de la bodega y cubierta[184]. A la Santa Ana y a el San Luís se les hicieron, en la medida de lo posible, los reparos correspondientes, y el San Felipe, tras la revisión realizada por los buzos, se consiguió que estuviese listo, al menos para navegar hasta Cartagena, con algo de estopa [185].

Hasta el 30 de septiembre los días se emplearon desembarcando enfermos y situándolos en barracas en tierra firme para que comieran algo de carne fresca, ya que en la isla, debido al estado en que la dejó el huracán, era muy difícil de conseguir frutos y ganado.

El 26 de septiembre Torres recibió la primera carta del Gobernador de Puerto Rico Matías de Abadía, quien le comunicó la falta de víveres que padecían en la plaza, ya que ellos también se habían visto afectados por el huracán. Pedía el Gobernador la concesión de 300 hombres de tierra, 150 quintales de pólvora, mecha y 500 fusiles con

[183] A.G.S. Leg 396.1-459. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 22 de septiembre de 1740. Isla de Puerto Rico.

[184] "Los baos en un buque, son lo que las vigas en un edificio; sobre ellos carga todo el peso de los cañones, y sobre ellos el servicio de las baterías: producen el mayor sacudimiento, unen los costados del buque, y los mantienen contra los esfuerzos que hacen para desunirse cuando el buque tumba o se inclina considerablemente". O-Scanlan, Timoteo. *Cartilla práctica de construcción naval dispuesta en forma de vocabulario*. 2ª edición, Imprenta Nacional, Madrid, 1847.

[185] A.G.S. Leg 396.1-466. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 30 de septiembre de 1740. Isla de Puerto Rico.

las balas necesarias. Torres accedió y trasladó a la isla 250 hombres y algunas provisiones.

Debido a la falta de noticias referentes a los enemigos, Torres decidió pasar con toda la escuadra a vista de Santo Domingo para conseguir información de la situación de los buques ingleses, además de intentar encontrar los dos navíos que se habían perdido debido a la tormenta. Dependiendo de las noticias que adquiriese en estos parajes, determinaría el Almirante continuar su derrota al río del Hacha en Santa Marta para verificar si las fuerzas enemigas bloqueaban o no Cartagena.

Torres advertía de la cantidad de enfermos que embarazaban su misión, en número superior a 700, y de la falta de víveres que, debido a la putrefacción, no serían suficientes para dos meses de navegación [186]. Agravaba la situación la imposibilidad de haber partido desde la Península con todas las provisiones necesarias.

El 6 de octubre salió la escuadra de la aguada de San Francisco. El 9 por la mañana reconocieron la isla de Santo Domingo por el Sur, donde, debido a la calma observada, se decidió socorrer la plaza con el envío de un paquebote con 150 quintales de pólvora, 250 armas, y balas de fusil. Las órdenes para Santo Domingo eran que si los navíos el Fuerte y la Andalucía se encontraban en aquellos parajes, partieran de inmediato en dirección a Cartagena para unirse al resto de la escuadra. El paquebote debía volver a Santa Marta una vez cumplida su misión, donde Torres dejaría las órdenes correspondientes para su tripulación. El día 16 intentó entrar en el río del Hacha, donde se divisaron ocho balandras holandesas. No pudiendo recalar los navíos debido a la poca agua existente en el lugar donde se encontraban, Torres decidió dirigirse a Santa Marta a tomar noticias del estado de Cartagena. El día 23 arribó a Playa Grande tal y como se le había ordenado. La Castilla, que había hecho una

[186] A.G.S. Leg 396.1-466. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 30 de septiembre de 1740. Isla de Puerto Rico.

incursión de vigía, confirmaba la ausencia de escuadras enemigas en la zona. El 24 de octubre, con lanchas, se acercó hasta Cartagena, donde se tuvo la primera Junta, para comunicar cuál era el estado de la escuadra: la necesidad de reparar la Reina y el Príncipe, la falta de víveres, y la gran cantidad de enfermos[187].

De acuerdo con las noticias que se tenían de ingleses en Tierra Firme, se determinó que los navíos entrasen en Bocachica, que se aplicase todo el esfuerzo posible en habilitar los barcos con tres meses de víveres, y que a éstos se les uniesen otros cinco del cargo de Blas de Lezo, para que en el menor tiempo posible, estuvieran todos listos para la realización de las operaciones más convenientes. Se sabía que para el total reparo de la escuadra ésta tendría que visitar otros puertos. En cualquier caso, prolongar la demora en Cartagena podría ser peligroso debido al posible bloqueo de su puerto por parte de los buques enemigos.

Respecto a los navíos que estaban al cargo de Blas de Lezo, la Europa se estaba carenando, la Galicia, el San Carlos y el Dragón se podrían habilitar en caso de no ser necesarios para la defensa de aquella plaza. Respecto a los víveres, se encontraba en el puerto una balandra procedente de Cádiz, con bandera francesa, con harinas, lonas y jarcia, artículos de los que se apropiaría Torres en espera del resto de pertrechos que debían llegar desde la Península[188]. El 26 de octubre Blas de Lezo comunicaba a Ensenada la llegada de Torres a Cartagena[189].

Según la documentación de la Secretaría de Marina, una vez estuviese en América la escuadra de El Ferrol, los buques debían repartirse de la siguiente forma: en Cartagena de Indias el Galicia de 70 cañones, el San Carlos, de 60, el Conquistador, de 60, el Dragón, de 60, el África, de 60, y la Europa, de 60; en La Habana se encontraban

[187] A.G.S. Leg 396.1-402. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 26 de octubre de 1740. Cartagena de Indias. Blas de Lezo comunica a Cenón de Somodevilla de la llegada de Torres a Cartagena y de la celebración de la primera junta en casa de Sebastián de Eslava en carta de 26 de octubre de 1740.
[188] A.G.S. Leg 396.1-654. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 26 de octubre de 1740. Cartagena de Indias.
[189] A.G.S. Leg 396.1-402. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 26 de octubre de 1740. Cartagena de Indias.

armándose el Glorioso y el Invencible de 70 cañones ambos, además de algunas embarcaciones menores; los buques de Veracruz, que según las noticias habrían sido llamados por Blas de Lezo, serían el San Juan y la Bizarra, ambos de 50 cañones[190]. Respecto a los comandados por Rodrigo de Torres eran los 12 ya mencionados, a los que se sumarían los buques al mando de Pizarro que partieron de La Coruña en dirección al Mar del Sur, el Asia y la Esperanza[191]. En total, 26 barcos de guerra, algo insólito en las plazas americanas hasta la fecha y atrevido por lo arriesgado de las operaciones, ya que, a estas alturas de la guerra, la situación en Europa había cambiado por completo debido al conflicto sucesorio que había estallado en Austria tras la muerte del Emperador Carlos VI[192].

En el continente europeo los ejércitos tomaban posiciones y comenzaban los primeros enfrentamientos entre las distintas facciones en la guerra por la sucesión de Austria. La primera intención de la Corona española fue pasar tropas a Italia para satisfacer las intenciones de invadir los Estados del Imperio, a los que la Monarquía quería acceder desde mucho tiempo atrás. Para este fin, España pidió permiso a Francia para cruzar su territorios en dirección al Milanesado, ya que hacerlo por mar, con tanto buque británico en el Mediterráneo, podía se mucho más costoso y complicado[193]. El Cardenal Fleury se negó, e incluso persuadió a Felipe V de que lo más conveniente sería que éste no hiciese movimiento alguno por el momento. Fue el 4 de noviembre de 1740, cuando una expedición española, comandado por José Carrillo de Albornoz, Duque de Montemar, salió de Barcelona con el amparo de los franceses, ya que esta vez Fleury sí que se avino a colaborar con españoles y napolitanos, con la esperanza de que al final

[190] A.G.S. Leg 396.2-504. Secretaría de Marina. Documento en el que se contabilizan todas las naves españolas que se encuentran en el mes de agosto de 1740 en América.
[191] A.G.S. Leg 396.2-499. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 9 de agosto de 1740. Graña.
[192] Carlos VI falleció el 20 de octubre de 1740. Véase, León Sanz, V. *Carlos VI, el Emperador que no pudo ser Rey de España*, Madrid 2003, págs. 381-388.
[193] El Oráculo de Europa. pág. 158-160.

también se les uniesen los franceses. Desembarcaron en Orbitello, después de haber sido escoltados por una escuadra francesa. Para dar firmeza a la operación, otro cuerpo expedicionario, mandado por el Infante Felipe y el Conde de Glimes, atravesó Francia y se situó en la frontera de Saboya y del Condado de Niza. El objetivo de ambos era la unión de los dos ejércitos para conquistar el Milanesado. La operación era manipulada por Francia, ya que a ésta sólo la movía el propio interés, pues habiendo determinado ayudar a Carlos VII Alberto, elector de Baviera, y enviándole tropas de ayuda al mando del mariscal Belisle, provocó que la princesa de Austria retirase sus tropas de Italia, cruzando el Tirol y acercándose sin remedio al Milanesado, donde se encontraba el ejército español, que resultó perjudicado.

Fue necesario un segundo embarco de contingentes españoles en Barcelona, buques que el almirante británico Haddock intentaría interceptar. Se tuvo por conveniente el que la escuadra española del almirante Navarro acompañase a este embarco, apoyado a su vez por la escuadra gala anclada en Tolón. Tras un encontronazo con los buques ingleses, los navíos franceses y españoles, a su regreso, entraron en el puerto francés, en espera de las embarcaciones de transporte que estaban de regreso del desembarco de tropas en Italia. Esto fue aprovechado por el almirante inglés para cerrar a cal y canto el puerto francés y hacer que las escuadras francesas y españolas permaneciesen bloqueadas, impidiendo así el transporte de tropas a Italia[194].

[194] En ayuda de Haddock vendrían los navíos comandados por el almirante Mathews. En el mercurio de mayo de 1742, y de junio del mismo año. pág: 89. Se puede leer información acerca de una misión secreta que debe cumplir el almirante Mathews al cargo de 12 navíos de guerra. Este almirante se unió con el vice-almirante Lestock en el Golfo de León, donde se encontraban más de 50 navíos ingleses. También en Op. Cit. El Oráculo..., págs. 162-164.

10.- Suministro de víveres para Torres desde España

En Cartagena recibía el Almirante Torres una carta procedente del Buen Retiro, escrita por José de la Quintana, en la que comunicaba que se había dado orden para que desde Cádiz y desde El Ferrol se remitieran víveres y pertrechos para la escuadra, según la petición hecha por Andrés Jiménez, ministro de la flota[195]. Si por algún accidente las mencionadas provisiones no llegasen a las Indias, se continuarían enviando los suministros necesarios en la medida en que fuese factible. También se refería a la existencia de cuatro buques cargados y ya dispuestos a partir desde los puertos de El Ferrol, Cádiz y Pasajes, cuya salida estaba retrasando el viento. Todas estas embarcaciones navegarían directamente a Puerto Rico, para seguir desde allí la dirección que el Almirante hubiera ordenado.

El suministro de diferentes géneros era imprescindible para la navegación de los navíos de Torres. Sin éstos, la flota quedaba carente de operatividad, "no siendo nunca un camino llano el que se tuvo que andar para la consecución de tales fines[196]". Además, en ningún caso debía olvidarse el suministro de todo lo necesario para las escuadras de Barlovento y Galeones. El correcto abastecimiento de los navíos terminaba por ser decisivo y la falta de provisiones condicionaba de forma negativa cualquier tipo de operación a gran escala, mucho más cuando formaba parte de los planes cruzar el Atlántico o remontar el Cabo de Hornos. Respecto a la posibilidad de reponer las provisiones en las plazas españolas del Caribe, una vez iniciado el conflicto y bloqueada una de las vías fundamentales de abastecimiento (comercio con ingleses, holandeses y

[195] A. G. S. Secretaría de Marina, leg. 144. Andrés Jiménez Carrega, Intendente de Marina, había sido nombrado Ministro de Marina de las fuerzas marítimas de América el 20 de julio de 1740.
[196] A.G.S. Leg 396.1-462. Secretaría de Marina. Buen Retiro a Rodrigo de Torres. 12 de enero de 1741.

franceses), resultaba complejo garantizar la subsistencia de una escuadra y que ésta pudiera desempeñar y ejecutar las órdenes previstas en aquellas latitudes.

Rodrigo de Torres dejó encargado de todas las operaciones de suministros al Intendente Bernardino Freire[197], quien debía enviar todos aquellos víveres y pertrechos que no habían podido ser acomodados en los buques en el momento de la partida de la escuadra. Pero las representaciones de Freire hacían mención constante a la falta de embarcaciones, tanto en El Ferrol como en La Coruña. Sin ellas no se podría hacer frente a una empresa de esta magnitud[198]. La propuesta de Ensenada era que Bernardino Freire usase para el correspondiente servicio las fragatillas Griega y paquebotes Júpiter y Marte, "que son embarcaciones" mencionaba, "de ninguna utilidad para la armada por su poca vela, las cuales podrán ir como mercantes, cediéndose en La Habana a la Compañía que se forma en aquel puerto, o vendiéndose para excusar gastos[199]". Los desembolsos por la compra de tales víveres correrían al cargo del presupuesto concedido para la operación y, en espera de todo ello, la Compañía de Caracas entregaría todo lo que no se había podido suministrar hasta la fecha. También desde Cádiz, y con la misma intención, debería partir una fragatilla francesa con víveres y lonas. El objetivo era que los buques pudieran subsistir durante todo un año en acción[200].

Los suministros procederían desde dos puertos: El Ferrol cargaría con la mayor parte de las obligaciones y, como segunda opción, el de Cádiz. Dichas operaciones deberían practicarse con el mayor sigilo para evitar posibles intercepciones británicas.

[197] A.G.S. Leg.- 398.1-211. Secretaría de Marina. Bernardino Freyre de Moscoso, Intendente de Marina, propietario del Departamento del Ferrol y Juez de Arribadas de Indias..
[198] A.G.S. Leg 396.2-492. Secretaría de Marina. Ignacio Dautivil a Cenón de Somodevilla. 10 de agosto de 1740. El Ferrol. Incluso se hace necesario el nombramiento de algunos oficiales y suboficiales, ya que tampoco quedaba ninguno en El Ferrol.
[199] A.G.S. Leg 396.2-486. Secretaría de Marina. Marqués de la Ensenada a Marqués de Villarias. 4 de agosto de 1740. San Ildefonso.
[200] A.G.S. Leg 396.2-486. Secretaría de Marina. Marqués de la Ensenada a Marqués de Villarias. 4 de agosto de 1740. San Ildefonso.

Francisco de las Navas en carta dirigida a José de la Quintana, y fechada el 12 de agosto de 1740, advertía que muy a su pesar, había logrado entrar en el puerto de Cádiz una embarcación holandesa, que había sido detenida por Torres durante algunos días, la que había corrido la voz en Cádiz del encuentro con una gran flota, posiblemente echando por tierra todo el secreto que se había pretendido a la partida de la escuadra de El Ferrol[201].

En carta de 4 de agosto del mismo año, Francisco de las Navas, encargado de los abastecimientos para las escuadras americanas en Cádiz, anunciaba la salida de un buque francés en dirección a Cartagena, el Alejandro, cargado de jarcia, lonas, harinas y frutos de la tierra. Además de los mencionados suministros, el buque partió con órdenes para el Gobernador y oficiales de la ciudad. El motivo por el que se fletaban buques franceses era evitar problemas ante un posible encuentro con ingleses[202].

La escasez de suministros y, sobre todo, la imposibilidad de encontrar navíos capaces de navegar hasta América con garantías, fueron los aspectos que marcaron esta estrategia de abastecimiento de las escuadras de las Indias.

Finalmente entró a formar parte del plan de abastecimiento el puerto de San Sebastián. El 6 de agosto, Manuel de las Casas, encargado de los suministros para las escuadras americanas en dicho puerto, comunicaba a Ensenada la partida desde el puerto de Pasajes de dos buques en dirección a Matanza, en la isla de Cuba, cargados de armas, pertrechos y municiones, además de seis compañías del regimiento de Dragones, comandados por el teniente coronel Francisco Rubiam[203], aunque no se constata en la documentación que estos refuerzos llegasen a América.

[201] A.G.S. Leg 396.2-503. Secretaría de Marina. Francisco de Navas a José de la Quintana. 12 de agosto de 1740. Cádiz.
[202] A.G.S. Leg 396.2-495. Secretaría de Marina. Francisco de Navas a José de la Quintana. 4 de agosto de 1740. Cádiz.
[203] A.G.S. Leg 396.2-840. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 6 de agosto de 1740. San Sebastián.

Cenón de Somodevilla informaba a José de la Quintana acerca de las últimas noticias que tenía de Bernardino Freire, fechadas en 12 de agosto, que hacían referencia al mal estado en el que se encontraban la fragata la Griega y el paquebote el Rosario. Éstos tenían sus cascos podridos, lo que supuso el aplazamiento de una de las primeras posibilidades de enviar víveres a la escuadra de Torres. Respecto a las fragatas Júpiter y Marte, informaba Freire, que sí estarían dispuestas para realizar el viaje, sólo necesitarían 40 hombres para su tripulación, tropa que serviría a la misma vez para los dos navíos que se estaban construyendo en La Habana, aunque no serían suficientes estas dos embarcaciones para transportar todos los herrajes, pertrechos y medicinas. A la tripulación de estas dos fragatas se les entregaría el importe de doce pagas a cuenta de sus atrasos. Para el envío de estos suministros serían necesarios 12.000 escudos de vellón. Deberían estas fragatas, para obtener mayor capacidad de carga, desprenderse cada una de ellas de seis piezas de artillería, para quedar con sólo diez montadas.

También se barajaba la posibilidad de contratar a dos capitanes franceses, a quienes Freire ya había tanteado, para que por 6.000 pesos condujeran a Puerto Rico parte de los víveres. Estos navíos eran de 120 y 90 toneladas[204]. El día 21 de agosto se enviaban órdenes desde San Ildefonso para que Freire contratara a las dos embarcaciones francesas[205]. Una de estos buques debería pasar antes por el puerto de Santander para cargar la jarcia necesaria[206].

El 21 de agosto se decidió el desarme de la fragata la Griega, a no ser que hubiese alguien interesado en su compra, y del paquebote el Rosario. Se ordenó cargar los herrajes y pertrechos que cupiesen en las fragatas Marte y Júpiter, poniendo en cada una de ellas un alférez que las mandara, siendo el de la Marte Andrés de Cevallos y el

[204] A.G.S. Leg 396.2-509. Secretaría de Marina. San Ildefonso a José de la Quintana. 16 de agosto de 1740.
[205] A.G.S. Leg 396.2-511.Secretaría de Marina. San Ildefonso a Bernardino Freire. 21 de agosto de 1740.
[206] A.G.S. Leg 396.2-512. Secretaría de Marina. Bernardino Freire al Marqués de la Ensenada. 27 de agosto de 1740. Graña.

de la Júpiter Martín de Iturralde, además de 40 hombres de tripulación. Se embarcarían también en estas dos fragatas los escribanos y maestros encargados de los pertrechos, Santiago de Norzagarai y Cristóbal de Aguirre. En las fragatillas el León, la Galga y el San Isidro se embarcarían los maestros escribanos Jacinto Aróstegui, Pedro Pontény y Tomás de Hernán y Medina. Los gastos de estos dos navíos serían cubiertos con el envío de 12.000 escudos de vellón que serían facilitados por extraordinario o en letras. En las pequeñas embarcaciones francesas se cargarían harinas y pertrechos, y llevarían conocimientos de algún mercante, para evitar ser apresados por los ingleses, por lo que serían convenientemente instruidas respecto a cómo usar los conocimientos y cuándo. Esperando que la Compañía de Caracas suministrara las remesas restantes, compraría Freire un navío grande, con el que mandar pertrechos a La Habana[207]. Se debían vender todas las embarcaciones que hubieran sido hechas presa, además del resto de las naves que el capitán de maestranza considerara inútiles. Sólo se mantendrían un bergantín y otra embarcación ligera para vigilar los movimientos de los ingleses, tripulados con la gente de los navíos vendidos. En estos buques ligeros se embarcarían como escribanos y maestres José Casado y Juan Antonio de la Pedrueca. También se destinarían para los buques de La Habana dos de los cinco capellanes que se encontraban en el Ferrol.

El paquebote el Rosario y algunas otra embarcaciones capturadas no podrían formar parte del plan, al menos así lo entendía Freire, ya que todas ellas se encontraban situadas a la entrada del puerto para embarazar una posible incursión de los navíos ingleses.

Los pertrechos y géneros para la escuadra de Torres deberían ser enviados a Puerto Rico, y los de las escuadras de Barlovento y Galeones, directamente a La

[207] A.G.S. Leg 396.2-525. Secretaría de Marina. Bernardino Freire al Marqués de la Ensenada. 26 de agosto de 1740. La Graña. Esto lo entiende Bernardino Freire muy difícil debido al escaso comercio que existe en El Ferrol y muy pocas las embarcaciones que se dirigen a ese puerto.

Habana[208]. Nunca estos buques partirían de puerto juntos, sino que siempre lo harían por separado, por lo que era necesario que se llevasen a bordo indicaciones claras en las que costase para qué flota iban destinados los víveres que transportaban. Freire mandaría relaciones de los determinados géneros a Torres, a Andrés Jiménez y al Gobernador de La Habana[209].

El día 17 de septiembre de 1740 Bernardino Freire hacía una relación de los buques que estaban preparados para salir de puerto con las provisiones que se habían podido conseguir, cuyo flete tenía un coste total de 412.062 reales de vellón. Las embarcaciones eran: el bergantín Paleo, la balandra la Liebre, la fragata la Concepción, el bergantín el Galgo, las fragatas Júpiter y Marte y uno de los dos navíos franceses[210]. El 2 de octubre José de la Quintana enviaría 30.000 escudos de vellón[211], cantidad que el Intendente consideró totalmente insuficiente[212].

El día 12 del mismo mes se hacía a la vela el bergantín el Paleo, al cargo del teniente de navío Francisco de Ugarte. A la balandra la Liebre se le embarcarían los efectos correspondientes para tres meses el día 13. Se pretendía su partida para el 17 ó 18 de septiembre. El navío francés quedaba cargado de harinas y cargando clavazón y herrajes para lastre, todos para la escuadra de Rodrigo de Torres, quedando sólo el que se encontrasen 2 ó 3 hombres más para su tripulación. La fragata Marte ya estaba totalmente cargada y la Júpiter se estaba aprovisionando. Estos buques deberían transportar todo lo referente a la artillería de los navíos nuevos que se estaban

[208] A.G.S. Leg 396.2-525. Secretaría de Marina. Bernardino Freire al Marqués de la Ensenada. 26 de agosto de 1740. Graña.
[209] A.G.S. Leg 396.2-514. Secretaría de Marina. Bernardino Freire al Marqués de la Ensenada. 27 de agosto de 1740. Graña.
[210] A.G.S. Leg 396.2-590. Secretaría de Marina. 17 de septiembre de 1740.
[211] A.G.S. Leg 396.2-603. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenón de Somodevilla. 2 de octubre de 1740.
[212] A.G.S. Leg 396.2-575. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 10 de octubre de 1740. Graña.

construyendo en La Habana[213]. También se avisaba de la compra de dos embarcaciones menores, las que quedaban habilitándose sin pérdida de tiempo. El problema entonces sería la falta de pilotos en El Ferrol y en La Coruña, ya que después de la partida de las mencionadas naves, tan sólo quedaban en aquellos parajes tres, por lo que debían de requerirse algunos a Cádiz[214].

Francisco de las Navas era capaz de fletar tres navíos para el envío de suministros. Se habían conseguido tres fragatas francesas previniendo que así navegarían con más seguridad, y éstas se dirigirían a Puerto Rico con facturas y conocimientos galos, además de papeles de su Cónsul. Cada una de estos tres navíos llevaría a bordo a un piloto español. Estas fragatas eran la San José, capitaneada por Antonio Slari, la San Lorenzo, al cargo de Pedro de Lazue, y la Neptuno, comandada por Antonio de Thecenaz[215].

También estaba previsto se recibiesen en El Ferrol los pertrechos y artillería provenientes de San Sebastián para encaminarlos a Cádiz, aunque en fecha de 20 de septiembre, Freire tan sólo contaba con 228 bombas que eran las únicas que había conseguido enviar Manuel de las Casas desde San Sebastián[216].

Una de las embarcaciones con un cargamento de consideración partía finalmente en dirección a América el día 24 de octubre de 1740, casi tres meses después de que lo hiciera Torres. Esta era la fragata Júpiter, comandada por Martín de Iturralde, con destino a La Habana, y cargada con herrajes y artillería[217].

---

[213] A.G.S. Leg 396.2-576. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 20 de septiembre de 1740. Graña. Dos cañones de 24, 21, 18 y 10 de a 8 que faltan a su armamento, según lo expuesto por Lorenzo de Montalvo, además del envío para la Habana de la batería que no pudo llevar Torres.

[214] A.G.S. Leg 396.2-561. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 12 de septiembre de 1740. Graña.

[215] A.G.S. Leg 396.2-563. Secretaría de Marina. Francisco de las Navas a Cenón de Somodevilla. 13 de septiembre de 1740. Cádiz. Transportarían hasta América harina, tocino, carne, aceite, vinagre y garbanzos.

[216] A.G.S. Leg 396.2-576. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 20 de septiembre de 1740. Graña.

[217] A.G.S. Leg 396.2-650. Secretaría de Marina. Bernardino Freire al Marqués de la Ensenada. 25 de octubre de 1740. Graña.

Pese a lo difícil de la consecución de embarcaciones y de caudales para el suministro de víveres, el 22 de octubre la Secretaría de Hacienda comunicaba al Marqués de Villarias que no iba a conceder más presupuesto para las armadas de América en los tres próximos meses, excusándose en la inconveniencia de gastar dinero correspondiente al año 1741. Miguel de Arizcún quedaba con poder para la disposición de 83.000 escudos por mes restante hasta la entrada del nuevo año.

Esta cantidad era insuficiente, ya que debido a la paralización momentánea del abastecimiento del comercio inglés a la Península, se veía obligado a adquirir las carnes en Irlanda, algunos otros géneros fuera del reino, y los demás prepararlos en algunas provincias de España y conducirlos a los Departamentos correspondientes. Entendía que "los bajeles del Rey, con esta última noticia, tendrían víveres para la manutención diaria de su tripulación y guarniciones, pero no repuestos para emprender viaje alguno", lo que provocaría que los buques de Torres quedasen inutilizados, ya que a este Almirante se le ofreció el envío desde España de las cantidades necesarias de provisiones para la subsistencia de la flota. Además, existía la posibilidad de que los ingleses hubieran capturado a dos de las embarcaciones enviadas con víveres a Cartagena y, abastecerse de estos géneros en América en aquellos momentos era prácticamente imposible. Las cartas de pago para la consecución de los suministros necesarios seguirían otorgándose a partir de 1741[218].

El día 9 de noviembre de 1740 partía desde el puerto de El Ferrol el paquebote el Rosario y el día 18 del mismo mes lo haría la fragata Marte[219]. En San Sebastián,

[218] A.G.S. Leg 396.2-647. Secretaría de Marina. San Ildefonso al Marqués de Villarias. 22 de octubre de 1740.
[219] A.G.S. Legs 396.2-722-732. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 9 de noviembre de 1740. Graña.

Estado delos Generos de Bastimentos y Pertrechos que po
Cadiz, Ferrol, ãl de Cartagena de Indias en diferentes Ar
Cuenta que los que son, Destinos con que han venido, y nomi

Embarcaciones.	Pertrechos p.a remplazo de la Esquad.a de									
	Varas De Lona	Tablones De mano	Lechuelas De Vela	Astas De Partir	Lechuelas de Ca ra En Bujias	Idem En Achot.s	Idem En Belon.s	Otras De Lata	Clauos De 14 pulg.s	Idem De 13
Franceses: El Netuno.....										
El S.n Lorenso.....										
El S.n Joseph el Justo...										
El Leon.....										
Del Rey: Vera.n el Paleo....	2000	300	187	7	46	628	711	626		
Valand.a y la Liebre...									2185	2855
Vergant.a S.ta Barbara.		83								
Totales.	2000	383	187	7	46	628	711	626	2185	2855

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Bergant.a S.ta Barbara	Condestino ãBarlovento y Gal								
	Astas De Partir	Lanc.s Sutil.s con Gãcas.	Guarda cauos suel tos	Pasa dores De Cauo	Clauos De 18 pulg.s	Idem De 17	Idem De 14	Idem De 8	Id a 7
	45	35	133	76	94	1622	605	3812	50

A.G.S., Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 398.2-520. Géneros de todo tipo transportados desde la península hasta las plazas americanas. 1 de abril de 1741.

uenta de la Real Hacienda se han conducido des.e los Puertos de
s del Rey y Embarcaciones Francesas Fletadas de la misma
de los Vaxeles q.e los Transportaron se declara en la Disp.on siguiente

...ando de D. Rodrigo de Torres							Bastiment.s p.a Subsistencia de dha Coqua.									
Idem De 9	Idem De 8	Idem De 7	Idem De 6	S.de frio redondo	Idem Guadado	Idem Planchela	Lib.s De Atun	Idem De Carne	Idem De Tocino	Idem De Garbanzos	Arroz.s de el Rey En	Guarteroles O	Pipas	Arroz.a de Ninag.e En	Pipas	Quint.s De Seña.
							135488	52500	13889½	32637	130	18		436.4	15	46
							136128	38850	5025	8869	162..8	20				68
							135547	37800	15760	2460	1030.9	46	8	1764.6	66	74
							42807	62796	4920	5881	317..7	18		193.14	7.	
2273	3449	3446	4060	3473	3023	3004										
							107250									
2273	3449	3446	4060	3473	3023	3004	975220	191946	39524½	20537	163600	102	8	2393.10	88	188

520

es	P.a la 3.a parte p.al de los 3. navios q.e dev.n Construirse en la Havana				Con Destino á la Havana											
...ib.s de ...rio ...ado	S.de Frio platina	Idem redondo	Idem Guadado	Idem Planchuela	Machos De timon	Embras De Idem	Cordel.a de Ratt.n Gaviy Trinc.a	Frios p.a Descan.o De Timon	Pernos Aporn.a Surtidos	Piez.a De Cabra	Aguillas. para Lanc.as	Agujillas. Surtidas	Cancamos de Ratt.a y de ojo	Boyadores	Frios y Cancam.s De Portas	Cuñas De frio p.a Mast.a
822	2013	5008	16111	3952	8	6	27	2	47	162	4	23	19	4	8	6.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Manuel de las Casas comunicaba que el aviso Nuestra Señora del Carmen saldría de forma inmediata, en cuanto los vientos fuesen favorables[220].

En carta fechada en 21 de noviembre, Francisco de las Navas desde Cádiz comunicaba a Ensenada el grave perjuicio que se sufría a causa del uso de embarcaciones extranjeras en el transporte de las mercancías: "ha sido muy sensible la mala fe con que han procedido algunos capitanes de navíos de naciones amigas en los encuentros que han tenido con navíos ingleses, dejándose apresar sin conocida resistencia los géneros que conducían a flete, ya fuesen de S. M o de comerciantes españoles, disculpándose con la violencia y tenacidad de los ingleses". Los patrones de las embarcaciones francesas y holandesas no ponían todo el empeño en evitar caer en manos de los británicos ya que las propias embarcaciones quedaban libres cobrando sus fletes. En opinión de Francisco de las Navas, lo más seguro sería conducir los géneros en embarcaciones españolas, pero éstas y la marinería eran escasas, y lo poco que existía se necesitaba para los armamentos de guerra[221]. En carta de 6 de diciembre, Francisco de las Navas aseguraba que las diligencias practicadas con el comercio español para la consecución de buques no habían dado resultado. Por este motivo se vio obligado a continuar utilizando los barcos extranjeros, fundamentalmente de holandeses y de franceses, como único medio de realizar los envíos de las mercancías que se necesitaban. Según sus noticias, Torres y su escuadra tan sólo disponía en aquellos momentos de suministros para un mes más[222].

En El Ferrol, Freire intentaba por todos los medios la consecución de nuevas embarcaciones. En noviembre tan sólo disponía de dos navíos menores que estaban destinados a avisos, el San Nicolás y la Santa Bárbara. Ante la insuficiencia de las

[220] A.G.S. Leg 396.2-806. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 21 de noviembre de 1740. Cádiz.
[221] A.G.S. Leg 396.2-734. Secretaría de Marina. Francisco de las Navas a Cenón de Somodevilla. 21 de noviembre de 1740. Cádiz.
[222] A.G.S. Leg 396.2-736. Secretaría de Marina. Francisco de las Navas a Cenón de Somodevilla. 6 de diciembre de 1740. Cádiz.

mismas, comunicaba a Cenón de Somodevilla la existencia de tres o cuatro presas en San Sebastián, de 150 a 200 toneladas, a fin de que pudieran servir de transporte. Además, también podrían quedar disponibles otras dos presas hechas en Vigo por los capitanes corsarios Domingo de Estrada y Jacomé Canese[223].

Una semana más tarde se hacían a la vela las dos fragatillas de avisos, la Santa Bárbara el día 25 y, el día 28 el San Nicolás[224]. Y la primera semana de diciembre se recibían órdenes en San Sebastián para que Manuel de las Casas adquiriese los navíos que pudiera, bien allí o en la ciudad francesa de Rochefort. En carta de 12 de diciembre contestaba Manuel de las Casas a Ensenada que era muy difícil conseguir buques en aquellos lugares, ya que no existían almacenes ni repuestos de marinería. Incluso si los buques embargados y comprados a los corsarios debían navegar a América con alguna artillería menor, ésta todavía debía ser fundida en Liérganes o en La Cavada, ya que ni tan siquiera en las cercanías se podría encontrar cañones del calibre que se pretendía. Respecto a las presas que Freire comunicaba a Ensenada que existían en San Sebastián, deberían prepararse inmediatamente, haciendo los reparos necesarios, para ser cargadas y enviadas a América lo antes posible. Respecto al precio de los buques, éste debería ser establecido por sus dueños, siendo el caudal suplido por la Compañía Guipuzcoana, dinero que en breve sería remitido a Manuel de las Casas, bien en especies o bien en créditos, para que le fuese entregado a la propia Compañía [225]. El precio de dos de los buques adquiridos era de 2.300 pesos y de 15.000 reales respectivamente[226]. De todas formas, el cargamento de las embarcaciones de presa era insuficiente, y se hacía necesaria la consecución de embarcaciones hasta cumplimentar las 1.000 toneladas de

[223] A.G.S. Leg 396.2-737. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 22 de noviembre de 1740. Graña.
[224] A.G.S. Leg 396.2-721. Secretaría de Marina. Bernardino Freire al Marqués de la Ensenada. 29 de noviembre de 1740. Graña.
[225] A.G.S. Leg 396.2-743. Secretaría de Marina. A Manuel de las Casas desde San Lorenzo del Real. 6 de diciembre de 1740.
[226] A.G.S. Leg 396.2-790. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. San Sebastián.

carga. Se debían adquirir más navíos, y en caso de no encontrarse, embargar las presas a los corsarios[227]. Además de los citados buques, comunicaba Manuel de las Casas el día 12 de diciembre que "no había más que una sola nave presa de 150 toneladas, y no se esperaba ninguna otra en algún tiempo, ya que los corsarios del lugar se hallaban todos en puerto esperando juntar suficiente marinería par sus respectivas tripulaciones[228]".

La relación de las cantidades que se entendían necesarias para la subsistencia de los doce buques de Torres hasta finales de 1741 y, de seis meses para los seis navíos de Blas de Lezo, era la siguiente: 22.690 quintales de harina, 4.586 quintales de carne, 3.583 quintales de tocino, 1.874 quintales de menestra, 1.859 quintales de vinagre, y 1.613 de aceite[229]. Estas cantidades estaban aún muy lejos de ser conseguidas y, a pesar de las dificultades que se encontraban en España para la provisión de suministros, José de la Quintana comunicaba a Torres el primer día del año 1741 que "la pronta remisión desde estos reinos de víveres y pertrechos para la subsistencia de la escuadra, de que enterado el Infante Almirante General, me manda decir a V. E, que ya se había dado providencia para que de Cádiz y Ferrol, se remitan duplicadas porciones de medicinas en las embarcaciones que deben salir de ambos puertos, con víveres y pertrechos de las propias especies que comprendía la relación que dirigió Andrés Jiménez, a fin de que si por algún accidente se perdiesen algunas de estas embarcaciones, no por eso dejen de llegar otras con las suficientes medicinas, y que además de los víveres y pertrechos que se ha participado a V. E en cartas anteriores, lo que con efecto han llevado diferentes embarcaciones que han salido de Cádiz y Ferrol (de las que hasta la fecha tan sólo da noticia Torres de la llegada a Cartagena de una de ellas), a reserva de un corto resto, que

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[227] A.G.S. Leg 396.2-743. Secretaría de Marina. A Manuel de las Casas desde San Lorenzo del real. 6 de diciembre de 1740.
[228] A.G.S. Leg 396.2-790. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. San Sebastián.
[229] A.G.S. Leg 396.2-808. Secretaría de Marina. 14 de diciembre de 1740.

ya estaba cargado en los puertos en cuatro embarcaciones, que sólo esperaban viento favorable para emprender su viaje...[230]".

El día 30 de noviembre de 1740 partía del puerto de Cádiz el buque el León, comandado por José Lascant[231] y, a principios del año 1741 un navío holandés, nombrado Santa María, en dirección a Puerto Rico[232]. Ante la noticia de que algunos navíos mercantes más se estaban preparando para partir hacia América se supo que cinco buques ingleses habían salido de Gibraltar para interceptar los suministros de la Corona española, y que fueron vistos próximos a las costas de Cádiz[233].

Mientras tanto, en los puertos de Galicia se preparaban para hacerse a la mar varios avisos con los documentos correspondientes y víveres: el San José con pliegos estaba listo para partir el 21 de enero, el San Lorenzo con víveres y pertrechos saldría el 22 de enero, la balandra San Andrés y el patache el Carmen, cargados y prevenidos, sólo esperaban órdenes para hacerse a la mar[234].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

11.- Torres en Cartagena de Indias

Después de su llegada al puerto de Cartagena, Torres desembarcó a toda la tropa de transporte, las municiones que conducían, y a los enfermos, los que, no cabiendo todos en los hospitales, acomodó en las casas de algunos vecinos del lugar.

---

[230] A.G.S. Leg 396.1-462. Secretaría de Marina.
[231] A.G.S. Leg 396.2-775. Secretaría de Marina. Francisco de las Navas a Cenón de Somodevilla. 6 de diciembre de 1740. Cádiz. Con harina, tocino, carne salada, garbanzos, aceite y vinagre.
[232] A.G.S. Leg 398.1-132. Secretaría de Marina. Francisco de Varas a José de la Quintana. 16 de enero de 1741. Cádiz.
[233] A.G.S. Leg 398.1-178. Secretaría de Marina. Francisco de Varas a José de la Quintana. 26 de febrero de 1741. Cádiz.
[234] A.G.S. Leg 398.1-137. Secretaría de Marina. Ignacio de Dautivil a Cenón de Somodevilla. 20 de enero de 1741. Graña.

Se recibieron noticias el día 26 de octubre del paradero del navío el Fuerte, que por información de La Habana se supo había entrado en su puerto muy dañado, sin palo de mesana, ni bauprés y mastelero de velacho. La tripulación de este navío desconocía el paradero del buque la Andalucía[235]. Torres escribía de inmediato al Gobernador de La Habana para que en la medida de lo posible el buque se reparase y estuviese listo para navegar cuanto antes. En caso de aparecer la Andalucía se ejecutarían en ella los mismos esfuerzos.

El día 2 de noviembre se celebró una Junta para intentar solucionar los problemas que suponía bastimentar la escuadra para tres meses de navegación. El bizcocho y la carne fresca eran suficientes, pero la carne salada debía ser pedida a las colonias francesas, lo que podría suponer 40 días de retraso. Durante este tiempo se aprovechó para reparar la Reina y el Príncipe, al menos en la medida de lo posible, para que pudiesen llegar a La Habana, donde continuarían los apaños. En el puerto de Cartagena deberían permanecer en todo momento cinco navíos, previniendo la defensa de la ciudad ante un posible ataque inglés: tres para defender Bocachica y dos para Bocagrande. El Conquistador, si finalmente se determinaba que no era imprescindible, sería conducido con el resto de la escuadra a La Habana.

El África y la Europa necesitaban carena, pero de momento no se hacía nada debido a la falta de dinero. La Galicia, que se encontraba en mejor estado, sería bastimentada con las aportaciones de los almacenes de Blas de Lezo. Respecto a la tripulación de los navíos, toda ella estaba muy mermada, debido fundamentalmente a las enfermedades y a las muertes.

[235] A.G.S. Leg 396.1-314. Secretaría de Marina. Lorenzo de Montalvo a Cenón de Somodevilla. 6 de noviembre de 1740. La Habana. El 6 de noviembre de 1740, Lorenzo de Montalvo da noticia por carta a Cenón de Somodevilla del arribo a puerto en La Habana del navío el Fuerte, comandado por Manuel de la Paz, perteneciente a la escuadra de Rodrigo de Torres, con 400 hombres a bordo.

Advertía Torres que en Cartagena existía un gran déficit de caudales para su correcta administración, aunque las mayores carencias se observaban en la artillería. La escasa que existía se encontraba repartida entre los castillos, y había sido tomada de los navíos anclados en su puerto.

Respecto a los buques de los astilleros de La Habana, las noticias eran que uno de los tres ya se encontraba aparejado, el León, y uno de los otros dos, "si fuese posible mandar desde Cartagena jarcia, artillería, podría estarlo para el arribo de Torres". Finalmente, el Almirante escribía sucesivas cartas en las que pedía caudales y víveres al Virrey de México, quien acababa de escapar de los ingleses[236].

Durante el mes de noviembre se continuaron las reparaciones de los buques que lo necesitaban: el palo de trinquete y timón de la Reina se acomodaron en tierra lo mejor posible, al Príncipe se le iban recomponiendo los baos vacíos (incide Torres en el mal carenado que se le hizo a este buque en La Graña, esperando se pusiese remedio a este tipo de deficiencias en operaciones futuras); el navío la Castilla sólo necesitó forro y un recorrido de las costuras, y el San Felipe y el Santiago tuvieron que ser descubiertos de quilla una vez anclados en el puerto de La Habana[237]. Blas de Lezo había podido habilitar los buques San Carlos y Europa para que se incorporasen con la escuadra de Torres, aunque sería difícil tripularlos debido a las enfermedades, mortandad y deserciones que se habían producido en las últimas fechas[238]. El 1 de diciembre de 1740, Blas de Lezo pedía a Ensenada más gente, debido a la muerte de 5 oficiales y más

[236] A.G.S. Leg 396.2-699. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 5 de noviembre de 1740. Cartagena de Indias. Su navío fue apresado, consiguiendo el Virrey escapar en una balandra y llegar finalmente a Veracruz.
[237] A.G.S. Leg 396.2-761. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres. 30 de noviembre de 1740. Cartagena de Indias. También confirma estos datos Blas de Lezo en carta de 1 de diciembre de 1740 dirigida a Cenón de Somodevilla.
[238] A.G.S. Leg 396.1-137. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 1 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

de 400 hombres de tropa, además de 500 que se encontraban en el hospital, incidiendo en que "la epidemia se había cebado con los barcos de Torres[239]".

Todo lo que se pudiese reparar en Cartagena estaba previsto que se encontrase listo para mediados de diciembre. De lonas y de hilo de vela se habían aprovisionado del registro que había llegado desde Cádiz. La pipería que se suministró en La Graña era de muy mala calidad y una gran cantidad de la que se tenía estaba podrida o en mal estado. Andrés Jiménez, ministro de la escuadra, estaba haciendo todos los esfuerzos posibles en tierra para que se erigiesen hornos y se buscasen operarios para fabricar el bizcocho necesario para la tripulación durante tres meses. La harinas eran facilitadas por Sebastián de Eslava de las de Santa Fe, aunque deberían suministrarse más desde la Península. Debido a la presencia de ingleses en las costas de Santa Marta, las provisiones que pudieran mandarse desde La Habana debían ser conducidas a Maracaibo o al río del Hacha, para que desde allí, y por tierra, pasaran a Cartagena[240].

El 20 de noviembre de 1740 llegaban al puerto de Cartagena las tres fragatas francesas con víveres procedentes de Cádiz, pero estos navíos no satisfacían las necesidades de carne salada que padecía la escuadra[241].

El 30 de noviembre llegaba a Panamá la escuadra de Lima compuesta de seis buques, capitaneados por la Almiranta, comandada por Francisco de Segurola, con 11.600.000 pesos para la celebración de una feria, y con 150.000 para Lezo en Cartagena[242]. En fecha de 22 de diciembre, Andrés Jiménez comunicaba a la Corte que sólo había llegado uno de los navíos con provisiones al puerto de Cartagena de los que

[239] A.G.S. Leg 396.1-138. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 1 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.
[240] A.G.S. Leg 396.1-118. Secretaría de Marina. A.G.S.
[241] A.G.S. Leg 396.1-161. Secretaría de Marina. Se puede acceder a los bastimentos transportados por estos buques en A.G.S. Leg 396. 1-160-163. Secretaría de Marina.
[242] A.G.S. Leg 396.1-184. Secretaría de Marina.

debían haber partido de El Ferrol, una embarcación menor denominada el Paleo, capitaneada por Francisco de Ugarte[243].

El 22 de noviembre del mismo año recibió Blas de Lezo dos cartas escritas por el general francés de la plaza de San Luís, en la costa de la isla de Santo Domingo, en las que se comunicaba la llegada de la escuadra procedente de Brest al cargo del Marqués D´Antain, compuesta de 13 navíos, de los cuales tres se encontraban en aquellos momentos en la Martinica por haber desarbolado todos sus palos el 11 de septiembre con el mismo temporal que maltrató los de Torres. El Marqués D´Antain esperaba con impaciencia la escuadra francesa que había salido del puerto de Tolón comandada por el Marqués de la Rochelar y que tenía órdenes expresas de unirse en el puerto de San Luís con la de D´Antain[244].

Escribía el Comandante francés que, las dos escuadras galas por sí mismas no serían superiores a las inglesas. Se habían recibido noticias en la plaza francesa del desembarco del almirante Norris, el día 12 de noviembre, en el cabo Dammarie de aquella isla con 32 navíos y 6.000 hombres de tropa y "que mucha gente había pasado a tierra y puesto sus tiendas, y que a uno de sus Generales se había visto lo llevaban en silla de manos, lo que hacía creer fuese Norris, porque su mucha edad no le permitiría andar a pies en tierra". No obstante, dudaba D´Antain fuese esta escuadra la de Norris. Según sus noticias, ésta nunca tuvo este destino, aunque existía la posibilidad que fuese el almirante Cartheart con las tropas de desembarco preparadas en Inglaterra[245].

Aunque la demora que hacían los ingleses en Santo Domingo parecía hostil hacia la Corona francesa, no debía pensarse que fuese éste el caso, sino que todo el

[243] A.G.S. Leg 396.1-158 Secretaría de Marina. Se puede acceder a lo que transportó este buque en A.G.S. Leg 396.1-159-164. Secretaría de Marina. También se puede acceder al diario de navegación de Francisco de Ugarte en A.G.S. Leg 396.1-169-170-171. Secretaría de Marina.

[244] Es importante destacar que las escuadras franco-españolas quedarían bloqueadas en el puerto de Tolón después de sufrir varios encontronazos con los buques ingleses de Haddock y Mathews en el año de 1741.

[245] A.G.S. Leg 396.1-137. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 1 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias. De estas noticias se hace eco Blas de Lezo en carta dirigida a Cenón de Somodevilla con fecha de1 de diciembre de 1740.

armamento británico estuviese preparado para realizar un ataque contra la isla de Cuba, aunque estando La Habana asegurada con las tropas que habían llegado desde España, tal vez los ingleses se inclinasen por defender sus colonias con su flota.

Respecto a las peticiones de víveres que se habían hecho desde Cartagena a las colonias francesas de Santo Domingo, se advertía que la balandra que estaba preparada para salir de puerto había suspendido el viaje hasta que estuviese el mar libre de la escuadra de Vernon, la que se creía que navegaba en Cabo Tiburón.

En vista de lo comunicado en las cartas de las colonias francesas, en Cartagena se celebró una Junta en la que se decidió valorar las ventajas que concedería una posible unión de las escuadras francesas y españolas[246].

12.- Posibilidad de operaciones conjuntas franco-españolas: 1740-1741

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El Príncipe de Campoflorido escribía a Torres el 10 de octubre de 1740 para comunicarle la decisión de Francia de unir sus fuerzas con las de los españoles. El Almirante no pudo ser instruido en El Ferrol debido a que Francia no hizo partícipe de esta noticia a la Corona española hasta el día 15 de agosto. La carta del embajador Príncipe de Campoflorido mencionaba la partida del puerto de Tolón, el 25 de agosto, de una escuadra francesa compuesta de ocho navíos de guerra al cargo del Marqués de la Rochelar, y otra desde el puerto de Brest de trece navíos que había partido el día 2 de septiembre al mando del Marqués D`Antain, quien asumiría la comandancia general de

[246] A.G.S. Leg 396.2-761. Secretaría de Marina. También relata este dato Blas de Lezo, en carta dirigida a Cenón de Somodevilla en fecha de 1 de diciembre de 1740. A.G.S. Leg 396.1-137. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 1 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

las dos escuadras[247]. De forma previa, la corte española, en fecha de 24 de septiembre de 1740, se congratulaba de la salida de las escuadras galas, esperando que ya fuese de forma conjunta o separada intentaran realizar un ataque a la plaza inglesa de Jamaica[248]. Estas noticias las desconocía Rodrigo de Torres todavía en el mes de noviembre de 1740, teniendo aún en diciembre dudas respecto a qué hacer, debido a la escasez de comunicados procedentes de la Corte española. Las primeras advertencias respecto a la nueva postura de la Corona francesa las comunicaría Lorenage en carta escrita el 16 de noviembre desde San Luís en la Isla de Santo Domingo. También sería comunicado el acuerdo respecto a la unión de las escuadras en un aviso recibido en Cartagena el 28 de noviembre y procedente de Cádiz[249]. Torres escribía al Príncipe de Campoflorido el 20 de diciembre exigiendo noticias que procedieran directamente de la Corte para saber cómo actuar con respecto a la unión de las flotas [250].

La escuadra francesa que había partido del puerto de Brest también se había visto afectada por la misma tormenta que mermó las fuerzas de los buques de El Ferrol y, tres de sus navíos, habían sido desarbolados y dejados en la Martinica por el Marqués D´Antain, aunque serían recuperados días después. Esta escuadra, con todos sus navíos reparados, quedaba compuesta de doce embarcaciones de guerra, las que, una vez en el Caribe las de Tolón, serían 20. Junto con las 10 de Torres el total de navíos de guerra ascendería a 30, lo que concedería una importante ventaja en el mar si se obraba antes de que llegasen los buques ingleses comandados por Cartheart[251].

El 23 de noviembre el almirante Torres escribía al Marqués D`Antain asumiendo la posibilidad de que ambas Coronas lucharan por los mismos objetivos y, tras un breve

[247] A.G.S. Leg 396.2-822. Secretaría de Marina. Príncipe de Campoflorido a Rodrigo de Torres. 6 de octubre de 1740.
[248] A.G.S. Leg 396.2-823. Secretaría de Marina.
[249] El navío comandado por Francisco de Ugarte.
[250] A.G.S. Leg 396.2-821. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Príncipe de Campoflorido. 20 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.
[251] A.G.S. Leg 396.2-765. Secretaría de Marina. Lorenage a Rodrigo de Torres. 16 de noviembre de 1740. Santo Domingo.

resumen de lo acaecido a su escuadra desde su salida de El Ferrol, enfatizaba el interés de que ambas flotas se uniesen, lo que igualaría las fuerzas navales en aquellas aguas (según las noticias de que se disponía en Cartagena, la suma de navíos ingleses sería de 30), pudiendo buscar el momento más oportuno para la batalla, aunque debido a que el puerto de San Luis se encontraba a barlovento del de Cartagena, sería complicado que las escuadras se unieran allí, y aún más difícil llegar hasta Jamaica, salvo que los ingleses abandonaran sus posiciones en cabo Tiburón o en el cabo de Santa María en la isla de Santo Domingo, según la información que Torres tenía en su poder, "pues según las noticias del Marqués de Lorenage, parece no exceden de 30 navíos de guerra de los ingleses, y los 20 de V. E con 11 ó 12 que podría yo facilitar para salir de aquí, nos debíamos prometer un buen día, y yo el gusto de dar a V.E un abrazo, y estar más inmediato a seguir sus acertadas disposiciones[252]".

Pero los comunicados de Torres con la Corte española seguían estando impregnados de pesimismo debido a los problemas que se padecían en la plaza y lo costoso del reparo de los buques. A ello se sumaba el desconocimiento del paradero del navío la Andalucía y de algunas otras embarcaciones apresadas durante el viaje, aunque finalmente, dos de las mencionadas naves acabarían entrando en las colonias francesas de Santo Domingo[253]. También se desconocía el paradero de un bergantín que había sido destacado a Santo Domingo cargado con municiones y armas. En carta a Ensenada, fechada en 6 de diciembre, se comunicaba el recibo de noticias de Vernon, quien advertido de la llegada de Torres a América se había mantenido en Jamaica previniendo un posible ataque a aquella plaza, a la vez que esperaba los refuerzos que

[252] A.G.S. Leg 396.2-764. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Marqués D´Antain. 23 de noviembre de 1740.
[253] A.G.S. Leg 396.2-789. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias. Respecto a las dos presas extraviadas, cargadas de bacalao y trigo, comunicaba Torres a Cenón de Somodevilla en carta de 12 de diciembre, que se habían perdido en la Canal Vieja, aunque la gente se había salvado en el Puerto del Príncipe, excepto el capitán de una de ellas, que era Nicolás de Villajuana, quien se ahogó.

debían llegar desde Inglaterra. Parte de ellos ya habían desembarcado en la isla de Santo Domingo.

En la segunda Junta celebrada en Cartagena se determinó el envío de dos fragatas a Portobelo, la Real Infanta y la Castilla, con uno de los batallones transportado en la escuadra del Ferrol, pero, en vista de las últimas noticias que Torres había adquirido de ingleses, se tuvo que suspender dicha operación[254].

El Marqués de Lorenage escribió a Torres el día 6 de diciembre para insistir en la conveniencia, según el Marqués D´Antain, de que las escuadras franco-españolas se juntasen en Santo Domingo o en Santa Marta, una vez llegara la escuadra de Tolón, donde se determinaría qué ejecutar y si hacerlo de forma conjunta o separada[255]. En vista de la falta de provisiones que sufría la escuadra española, Lorenage mandó un buque cargado con parte del género que había sido demandado a la colonia francesa, dejando preparado otro envío que partiría de San Luís ocho días después con 600 barriles de harina, además de otros dos que irían en busca de salazones y legumbres a las islas de Barlovento[256]. En cualquier, el suministro de víveres se tornaba excesivamente complicada porque, aunque parte de los buques ingleses protegían Jamaica, un buen número de ellos se dedicaron constantemente a asegurar el comercio

[254] A.G.S. Leg 396.1-403. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 6 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

[255] A.G.S. Leg 396.2-819. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Marqués de Lorenage. 20 de diciembre de 1740. A este respecto contesta Torres que tanto la posibilidad de navegar hasta Santa Marta o hasta Cabo Tiburón era compleja de realizar según apreciaciones de los pilotos prácticos, debido a las fuertes brisas y corrientes que son habituales en aquellos parajes. Desde Cartagena irían ambas escuadras hacia Jamaica, y si esta opción no fuese del agrado de franceses se debía valorar la posibilidad de navegar hacia Cartagena, donde sería más fácil para Torres reparar los navíos, a la vez que se embarazaría cualquier ataque de ingleses en aquel puerto, o hacia Veracruz. Cartagena de Indias. En carta de 23 de diciembre de Torres a José de la Quintana comunica que en caso de que franceses, en contra de la opinión de todos los pilotos prácticos españoles, decidan que las escuadras se junten, en lugar de en Cartagena en Santa Marta, que haría todo lo que en sus manos estuviese para ejecutar dicho plan. A.G.S. Leg 396.2-827. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José de la Quintana. 23 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

[256] A.G.S. Leg 396.2-535. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias. Respecto a la posibilidad del envío de víveres desde las colonias francesas para la escuadra de El Ferrol, en carta a Cenón de Somodevilla con fecha de 12 de diciembre, Torres entiende que se complica el recibo de los mismos con la llegada de la escuadra francesa a la zona, advirtiendo que todo los más, hacia mediados de enero podría disponer de 12 ó 13 navíos contando los suyos y los de Blas de Lezo.

británico y a realizar operaciones de vigilancia de las principales vías de navegación caribeñas.

Torres no debía esperar las provisiones en Cartagena, sino que estas irían directamente a Santa Marta, o a los parajes donde el Almirante creyese más oportuna la unión de las escuadras[257]. La partida de los buques franco-españoles no debía sufrir mucha demora debido a la inminente llegada de navíos ingleses a la zona. Debían actuar contra el enemigo antes de que éste recibiese refuerzos, pues se sabía que las naves inglesas en Jamaica eran solamente 8 navíos de 50 y 70 cañones, algunas fragatas de a 30, y algunos paquebotes, bombardas y burlotes. Un total de 15 buques[258]. El 12 de diciembre de 1740 escribía Torres a Ensenada acusando el recibo de una carta escrita en fecha de 29 de agosto, con las noticias exactas sobre los armamentos que habían preparado los ingleses, en la que se comunicaba el posible destino de Catheart a Jamaica, Anson al Mar del Sur y Norris de quien se ignoraba su destino[259]. En carta de la misma fecha comunicaba Torres las últimas noticias procedentes de La Habana, de 28 de octubre y 3 de noviembre, en las que se informaba de la necesidad de que la escuadra española tomase rumbo a Santiago de Cuba para prevenir un ataque de la plaza, ya que las últimas noticias advertían del reclutamiento por parte de ingleses de 10.000 hombres en Filadelfia, Nueva York y La Carolina. La queja de Torres era que "todos los Gobernadores de puertos quisieran tener navíos y gente, sin hacerse cargo de la desunión de los primeros cuanto de perjudicial pudiera ser, ni la falta de salario para la

[257] A.G.S. Leg 396.2-535. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias. En carta de día 12 de diciembre, Torres comunica a Cenón de Somodevilla que todas las embarcaciones que conduzcan víveres para su escuadra y que se envíen desde la península, vayan directamente a Cartagena, pasando antes por Santa Marta, donde encontrarían las órdenes respecto al destino que deberían seguir.
[258] A.G.S. Leg 396.2-280. Secretaría de Marina.
[259] A.G.S. Leg 396.2-535. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

subsistencia de más crecidas guarniciones, cuando a todas se ha aumentado lo posible y suficiente para una regular defensa[260]".

Torres esperaba tener a mediados de enero de 1741, 11 ó 12 navíos cargados con tres meses de víveres y dispuestos a maniobrar en busca del enemigo. El 20 de diciembre escribía al embajador Campoflorido para pedirle todas las posibles aclaraciones en referencia a las órdenes que debía obedecer, ya que sólo en uno de los avisos mandados desde Cádiz había recibido la orden de unir sus buques con los de los franceses. Torres declaraba que hasta el momento había hecho todo lo que se encontraba en sus manos para facilitar las operaciones franco-españolas, pero no sin dudas y sospechas[261]. Sin embargo, en fecha de 20 de diciembre de 1740, Torres escribía al mismo tiempo a Lorenage para incidir en la conveniencia de la unión de ambas escuadras, pese a reconocer en el mismo escrito que las órdenes que tiene al respecto seguían siendo insuficientes[262]"

En carta de 22 de diciembre de 1740, Blas de Lezo escribía a Ensenada para comunicar que tan sólo 1.500 ingleses se encontraban en el Cabo de Doña María, de 10.000 que habían pretendido, procedentes todos ellos de Nueva Inglaterra, y que deberían sumarse a los 4.000 ó 5.000 que estaban preparados para venir desde Gran Bretaña. En el cabo de Doña María se encontraba el almirante Vernon con siete navíos de guerra y dos paquebotes, pero con la noticia de la llegada de españoles y franceses a la zona, se había retirado, junto con la tropa procedente de Nueva Inglaterra, a la plaza de Jamaica, pretendiendo no volver a salir de puerto hasta que no llegasen los refuerzos de Gran Bretaña. También Lezo mencionaba el recibo de la carta del Príncipe de Campoflorido para el almirante Torres en la que se ordenaba la unión con la escuadra

[260] A.G.S. Leg 396.2-789. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 12 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.
[261] A.G.S. Leg 396.2-821. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Príncipe de Campoflorido. 20 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.
[262] A.G.S. Leg 396.2-819. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Marqués de Lorenage. 20 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

francesa y que decidiesen las operaciones más oportunas contra los ingleses, asunto sobre el que se celebró Junta en Cartagena el día 19 de diciembre, en la que estuvieron presentes él mismo, Sebastián de Eslava y Rodrigo de Torres[263].

Torres no consiguió que los capitanes franceses partieran de puerto antes del día 17 de diciembre, pese haberlo intentado por diversas instancias, además de tildar los contactos con el Marqués de Lorenage como "confusas noticias". Pese a querer ejecutar lo prometido la realidad era que no estaba seguro de poder cumplirlo, ya que el número de enfermos y muertos no cesaba de crecer, falleciendo todos los días 10 ó 12 soldados, por lo que "me alegraría si no intentan expedición los franceses, como lo espero, hasta ver a donde se encaminan las ideas de ingleses, por los motivos que en mi respuesta expongo, que son casi innumerables según la opinión de todos los pilotos[264]". Los tres navíos que se le debían agregar aún no lo habían hecho, la tripulación y los pertrechos eran insuficientes, y no se podía armar a la Europa por falta de caudales, "siendo estos difíciles de conseguir incluso en Lima". También el palo mayor de la Reina estaba podrido. En relación a los arsenales escribía Torres "se siguen muchas desgracias y gravísimos cuidados y enfados a los comandantes generales, como me está sucediendo al presente, pues cada día ocurre una novedad que trae este origen". También se había perdido toda la esperanza, según las cartas del presidente de la Audiencia de Santo Domingo y del Marqués de Lorenage, de encontrar a la Andalucía, a la que se consideraba por perdida en los bajos de la Plata; y el bergantín la Hermosa Isabela, el que podía haber sido apresado por los ingleses. Respecto a los oficiales, la mayor parte

[263] A.G.S. Leg 396.1-1157. Secretaría de Marina. Blas de Lezo a Cenón de Somodevilla. 21 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.
[264] A.G.S. Leg 396.2-818. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 22 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.

de ellos habían muerto, a excepción hecha de Luís de Rosales, quien se hallaba recibiendo cuidados aunque con pocas esperanzas de sobrevivir[265].

El 5 de enero de 1741 el Marqués D`Antain volvió a escribir a Rodrigo de Torres incidiendo de nuevo en la conveniencia de unir las escuadras, bien en Santa Marta o San Luis. Aunque de todas formas para los franceses no había inconveniente en que Torres se quedase con sus buques en Cartagena de Indias y que, en caso necesario, mediante aviso fuese alertada la escuadra francesa para acudir en su busca. En caso de que las preferencias del Almirante español fuesen las de conducir la escuadra a La Habana, la mejor opción sería que las dos escuadras se juntasen en Cabo Tiburón[266].

Un mes más tarde, el Almirante francés se mantenía firme en sus proposiciones, aunque hubiese recibido ya noticias de Europa en las que se le comunicaba, en primer lugar, la llegada a América de 30 embarcaciones de guerra británicas y alrededor de otras 30 mercantes[267], y las primeras noticias inciertas sobre la posible muerte del Emperador[268], la que se confirmaría en otra carta recibida al día siguiente, adelantando ya la posibilidad de que todos estos comunicados alterasen en buen grado las cosas tanto en Europa como en América[269].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

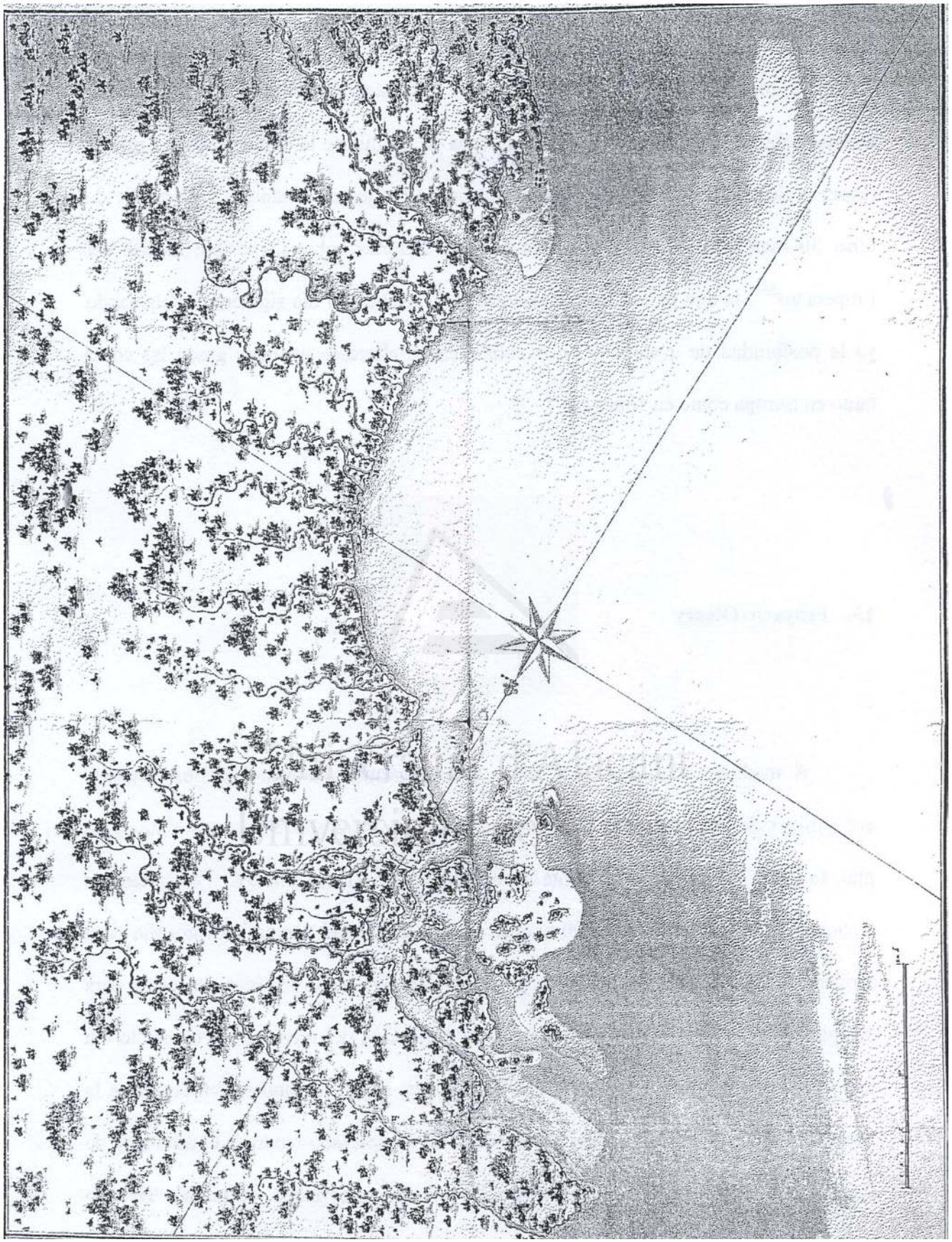
[265] A.G.S. Leg 396.2-818. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 22 de diciembre de 1740. Cartagena de Indias.
[266] A.G.S. Leg 398.2-706. Secretaría de Marina. Marqués D`Antain a Rodrigo de Torres. 5 de enero de 1741. San Luís.
[267] A.G.S. Leg 398.2-714. Secretaría de Marina. Marqués D`Antain a Rodrigo de Torres. 5 de enero de 1741. San Luís.
[268] A.G.S. Leg 398.2-707. Secretaría de Marina. Marqués D`Antain a Rodrigo de Torres. 5 de enero de 1741. San Luís.
[269] A.G.S. Leg 398.2-715. Secretaría de Marina. Marqués D`Antain a Rodrigo de Torres. 5 de enero de 1741. San Luís.

13.- Proyecto Oleary: 1741

A mediados del año 1740 hubo otra alternativa que permitía castigar los intereses económicos de los ingleses en África, en concreto en las costas de Guinea. Se trataba de un plan forjado en la mente de un francés, Daniel Oleary. Los británicos disponían anualmente de unos 400 buques que practicaban el comercio en aquella zona africana con gomas, marfil, madera roja y polvo de oro, como también con negros para sus plantaciones americanas. Básicamente la protección del mencionado comercio era llevada a cabo por una fragata de 30 a 40 cañones, según lo establecido entre la Corona británica y la Compañía de las Indias. Este expresado navío se consideraba de vuelta en Inglaterra y, aunque hubiese sido enviado otro buque, se podía, "no sólo destruir a los enemigos sobre las costas de Guinea, sino también sacar un notable beneficio de dicha expedición".

La Corona española debía aportar una fragata de 40 cañones con un equipaje de 300 hombres, además de municiones y víveres para una campaña de seis meses. Daniel Oleary aportaría tres navíos de su propiedad bien equipados, para transportar en ellos a los negros que se apresasen propiedad de los ingleses, como también para asistir a la fragata de la Armada en sus operaciones de guerra. Estos buques serían: una galera de 250 toneladas y 16 cañones, otra de 100 toneladas y 8 cañones y otra de 120 toneladas y 4 cañones, cuyos capitanes dispondrían de patentes de corso. Las gomas, marfil y polvo de oro que se apresasen se cargarían sobre el navío del Rey, y los negros serían transportados a las colonias españolas que indicase la Corona en las tres embarcaciones

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



A.G.I. Mapas y Planos, Europa y África, 29. Plano de las costas de Guinea.

de Oleary y las que pudieran haber sido confiscadas a los ingleses. Si algunas de estas últimas no sirvieran para el transporte, después de haber llevado sus cargamentos a las costas de Guinea, se las hundiría. Si se determinase enviar a los negros a las Canarias o a cualquiera otra parte, se establecería el precio para su venta en función del que se había satisfecho corrientemente a los ingleses por su Asiento. Si finalmente se llevasen los negros hasta América, irían con ellos las personas que se consideraran necesarias para intervenir en las ventas y resguardar la parte que correspondiese a S. M, siendo descontados la mitad de los gastos ocasionados por su transporte[270].

La Corona española concedería a Oleary el título de capitán de navío, no para que tomase el mando de la escuadra, sino para que se equiparase en todo al capitán de la fragata del Rey, y decidir conjuntamente las operaciones que más perjudicasen a los intereses británicos en la zona. En esta operación, ninguna de sus embarcaciones podría estar sujeta a ningún otro comandante de otra escuadra., siendo el mando en su totalidad del comandante de la fragata del Rey, aunque prevenido y obligado a escuchar los dictámenes de Oleary[271].

Todos los beneficios que resultasen de la expedición se dividirían en partes iguales entre el Rey y el autor del proyecto, cediendo a éste a cuenta el valor intrínseco de los efectos y navíos que se destruyeran y quemasen a los ingleses, cuya cantidad se arreglaría por medio de proceso verbal que realizarían los oficiales de la fragata del Rey[272]. En un plazo máximo de tres meses deberían encontrarse disponibles las tres embarcaciones en el puerto de San Sebastián o en el de Pasajes.

En caso de que se firmara la paz con los ingleses antes del principio o fin de esta expedición, Daniel Oleary sería indemnizado de todos los gastos y daños que hubiesen resultado, recompensando el Rey todo aquello que tuviese que ser restituido a los

[270] A.G.S. Leg 398.2-354. Secretaría de Marina. 16 de septiembre de 1740. San Ildefonso.
[271] A.G.S. Leg 398.2-354. Secretaría de Marina. 16 de septiembre de 1740. San Ildefonso.
[272] A.G.S. Leg 398.2-338. Secretaría de Marina. 27 de agosto de 1740. San Ildefonso.

ingleses por acuerdo o convenio con ellos, aunque, esto último, sería rechazado por la Corona[273]. Se nombraría un escribano o Ministro de Escuadra que, con el título de contador, asistiría en la fragata de guerra llevando las cuentas de todo lo que se apresase a los enemigos, beneficios o pérdidas que se padeciesen, no teniendo valor todo aquello que no hubiese sido legalizado por el dicho contador. Se expedirían órdenes a San Sebastián para que el Intendente facilitara toda la asistencia necesaria para la habilitación de los navíos, como si lo fuese de buques de la Corona. En caso de pérdida de alguno de sus bajeles, quedaría la compensación sujeta a lo que conviniesen las cláusulas o a las condiciones que quisieran imponer en la Junta del Almirantazgo[274].

Este proyecto y su puesta en marcha supondría el enfrentamiento entre algunos de los componentes de la Junta del Almirantazgo (Francisco Cornejo y el Marqués de Mari fueron de opinión distinta a José de la Quintana). La razón de esta discordia estuvo en relación con algunos de los artículos del proyecto y su forma de ejecutarlo. Para José de la Quintana era de grave perjuicio el hecho de que la fragata de la Armada fuese costeada por entero por cuenta de la Corona, ya que el resto de embarcaciones, aportadas por Oleary y, de mucho menor porte, podrían ser consideradas de poca utilidad, sobre todo si se tenían en cuenta las diferencias de gastos que había entre habilitar el buque de guerra y las otras tres embarcaciones. Esto provocaría que los beneficios, incluso siendo muchas las presas, quedasen totalmente desequilibrados a favor del francés. En opinión del Secretario de Despacho de Marina e Indias, esta operación de corso debía ser llevada a cabo enteramente por Daniel Oleary, premiándole acorde a lo estipulado, o solamente por la fragata de la Armada, prescindiendo entonces del corso. La mayor desconfianza de José de la Quintana se basaba fundamentalmente en las malas condiciones climáticas que sufrirían los

[273] A.G.S. Leg 398.2-354. Secretaría de Marina. 16 de septiembre de 1740. San Ildefonso.
[274] A.G.S. Leg 398.2-353. Secretaría de Marina. Daniel de Oleary. 16 de septiembre de 1740. San Ildefonso.

españoles en aquellos parajes, a las que no estaban acostumbrados, al contrario que los ingleses, "quienes desde hacía mucho tiempo eran habituales en aquellas costas". También merecía su atención la libertad de transportar los negros que se capturasen a América en las embarcaciones menores, ya que esta acción estaba prohibida por la Corona española, "pudiendo ser muy perjudicial a la legalidad, y por el mal uso que se podría hacer de ella[275]".

El Marqués de Mari y Francisco Cornejo llegaban a la conclusión de que la censura del proyecto de José de la Quintana perjudicaba a la Corona, sobre todo lo referente al mayor coste que supondría armar la fragata de guerra en comparación a las tres naves de Oleary: "es inexacto el cotejo que realiza el señor Quintana, como si solamente se hubiese de valorar las cantidades que pudieran ser apresadas a los ingleses, dejando de lado y no queriendo ver otras múltiples ventajas que surgen del plan de Oleary. Aunque es cierto que éste sólo contribuye con las tres embarcaciones menores, y que el valor de ellas no equivale al importe de la fragata del Rey y de su manutención, quedaría justificada la diferencia entre las partes por lo mismo que justifica la diferencia entre un Soberano y un particular, el que expone todo lo que tiene, incluyendo su propia vida. Aunque el Rey exponga su fragata no hace ningún gasto extraordinario porque aunque ésta no tuviera este destino, habría de mantenerse armada en algún puerto, y siendo así que una vez mejorada la situación material de Oleary, y verificada la reintegración que capitula de los efectos que se tomen a los enemigos y que no se aprovechen, cederían a favor del Rey todas las demás consecuencias de ella, como son el honor y la gloria de sus armas, además de la ruina y confusión de sus enemigos, los que no tendrán más remedio que destinar más fuerzas al resguardo de aquellas costas, abandonando forzosamente otros intentos contra la Corona española, acrecentando sus

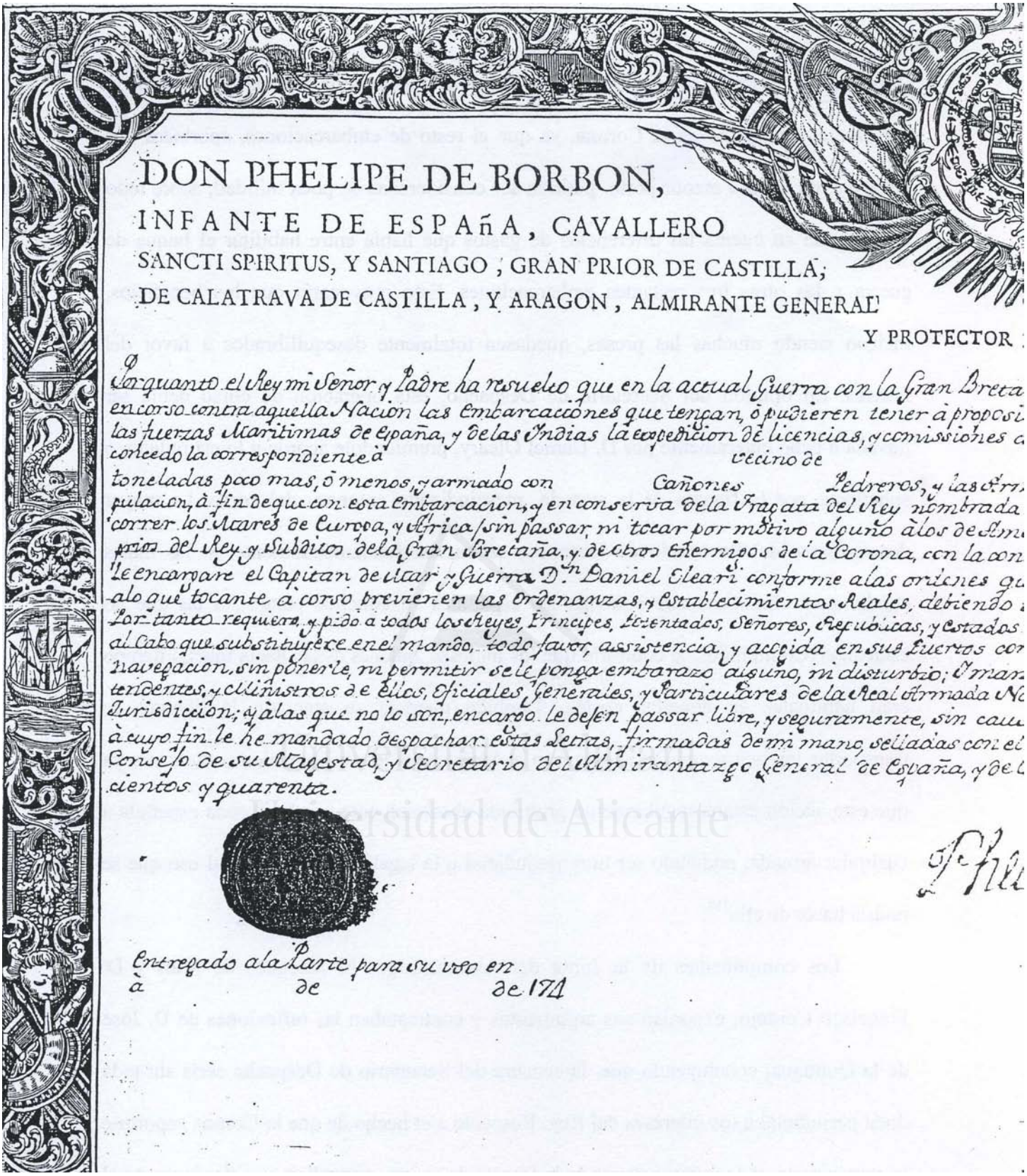
[275] A.G.S. Leg 398.2-362. Secretaría de Marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 6 de septiembre de 1740. Buen Retiro.

gastos y debiendo mantener una guerra que no les es en ningún caso onerosa, lo que les podría inducir a buscar una paz ventajosa para España".

La proposición de José de la Quintana de que se llevase a efecto la empresa sin concurrencia de las embarcaciones de Oleary no parecía razonable, pues vendría a privar a la fragata de una asistencia necesaria, tanto a la hora de navegar como en ocasión de entrar en combate, echándose de menos las embarcaciones para cargar los negros o el resto de los efectos que no tuvieran cabida en la embarcación de la Armada, pues aunque se consiguiese tomar navíos a los ingleses, en el mejor de los casos siempre se necesitaría marinería para conducirlos. Respecto a realizar la operación sólo con los buques de Daniel Oleary, no tenía fundamento para la Junta, "pues serían menos seguras las utilidades de la Real Hacienda y ningún honor a sus armas".

La expedición debería ponerse en marcha en los meses de enero o febrero del año 1741, "tiempo en el que no son tan excesivos los calores en la costa de Guinea", lo que reduciría la importancia que le concedía Quintana a las condiciones climáticas, especialmente, según opinión de la Junta, "siendo los nuestros por la constitución de sus temperamentos más aptos a aquel clima cálido que los ingleses, holandeses y otras naciones septentrionales que ejercen aquella navegación".

Respecto a los inconvenientes que supondría que Oleary condujese los negros a América, la Junta destacaba que en ningún caso el autor del proyecto proponía este transporte, sino que éstos serían trasladados a donde determinase la Corona. "Se nos hace muy reparable que estos datos no hayan parado la atención del Señor Quintana, o que para no observarlos haya podido tanto su preocupación y ánimo a impugnar este proyecto, y que quiera exaltar su aplicación al bien común y del comercio con un mendigado e insubsistente pretexto, como si en esta parte fuese menos cuidadosa e interesada la atención de S. M". Para los componentes de la Junta, José de la Quintana



DON PHELIPE DE BORBON,

INFANTE DE ESPAñA, CAVALLERO SANCTI SPIRITUS, Y SANTIAGO, GRAN PRIOR DE CASTILLA, DE CALATRAVA DE CASTILLA, Y ARAGON, ALMIRANTE GENERAL Y PROTECTOR

Porquanto el Rey mi Señor y Padre ha resuelto que en la actual Guerra con la Gran Breta
en corso contra aquella Nacion las embarcaciones que tengan, ò pudieren tener à proposi
las fuerzas Maritimas de España, y de las Indias la expedicion de licencias, y comissiones c
concedo la correspondiente à vecino de
toneladas poco mas, ò menos, y armado con Cañones Pedreros, y las Arm
pulacion, à fin de que con esta Embarcacion, y en conserva de la Fragata del Rey nombrada
correr los Mares de Europa, y Africa, sin passar, ni tocar por motivo alguno à los de Am
prios del Rey y Subditos de la Gran Bretaña, y de otros Enemigos de la Corona, con la con
le encargare el Capitan de Mar y Guerra D.n Daniel Oleari conforme a las ordenes qu
a lo que tocante à corso previenen las Ordenanzas, y Establecimientos Reales, debiendo
Por tanto requiero, y pido à todos los Reyes, Principes, Potentados, Señores, Repubblicas, y Estados
al Cabo que substituyere en el mando, todo favor, assistencia, y acogida en sus Puertos con
navegacion, sin ponerle, ni permitir se le ponga embarazo alguno, ni disturbio; Ordenando
tendentes, y Ministros de Ellos, Oficiales Generales, y Particulares de la Real Armada No
Jurisdiccion; y à las que no lo son, encargo le dejen passar libre, y seguramente, sin cau
à cuyo fin le he mandado despachar estas Letras, firmadas de mi mano, selladas con el
Consejo de su Magestad, y Secretario del Almirantazgo General de España, y de
cientos y quarenta.

Entregado ala Parte para su uso en
à de de 174

Universidad de Alicante

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 398.2-474. Cédula de patente de corso concedida a Daniel Oleary.

POR LA GRACIA DE DIOS,

DE LAS ORDENES DEL TOYSON,

Y LEON EN LA DE SAN JUAN, COMENDADOR MAYOR DE TODAS LAS FUERZAS MARITIMAS DE ESPAñA, Y DE LAS INDIAS, DEL COMERCIO.

ña, se permita à los Naturales de estos Reynos, y à los demas que solicitaren armar
o para este destino; Y perteneciendome por mi Dignidad de Almirante General de todas
mvenientes al expressado efecto, he concedido, como en virtud de las presentes Letras
Capitan de nominad de porte de
ras, y munciones correspondientes, y hasta en numero de Hombres de tri-
la Galga, pueda salir à corsear, llevando en ella Vandera de las Armas de España,
rica) y perseguir, atacar, tomar, y apresar los Navios, y efectos que encontrare pro-
dicion expressa de que en el Corso, que assi hiciere egetutarà puntualmente quanto
e reciviere este del Commandante de la Fragata del Rey, y se arreglarà en lo demas
tambien quedar razon de este despacho en la Contaduria de Marina del Ferrol.
Amigos, y Aliados de esta Corona concedan al referido
e la nominada embarcacion y equipage, y todo lo que huviere adquirido durante su
do, y ordeno à los Commandantes Generales de los Departamentos de Marina, Ar-
val, y de la Esquadra de Galeras, Juezes, y Justicias, y demas personas sujetas à mi
ale impedimento alguno, y le faciliten todo el favor, auxilio, y ayuda que necessitare;
sello de mis Armas, y refrendadas del infrascripto Intendente de Marina, del
s Indias. Dado en San Lorenzo el Real à doce de Diciembre de mil sete-

Universidad de Alicante

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Leon de Somodevilla

se equivocaba en sus valoraciones, sin haber calibrado la verdadera entidad del proyecto, y sin contar la posibilidad de que enterado el capitán de las peculiaridades de aquellas costas y del tipo de comercio que practicaban en ellas los ingleses, podría la Corona española establecer una Compañía que compitiese con la de los ingleses. "Confesamos que la empresa está expuesta a todos aquellos accidentes que por regular tienen los que se hacen por mar y a parajes tan poco practicados por nosotros, y los que están a disposición de la providencia, pero este temor no debe acobardar ni suprimir la vigorosa resolución que es necesaria en casos de esta naturaleza, y de que ha dependido siempre el logro de los más arduos designios. No se opone la prudencia a que se arrastren y superen los riesgos que son comunes a toda empresa, cuando la ventaja que puede resultar es de importancia, y los daños de poca monta[276]".

El 13 de septiembre de 1740 quedaba aprobado el Proyecto de Daniel Oleary por parte de la Junta del Almirantazgo e inmediatamente después se comunicaba a Bernardino Freire y a Manuel de las Casas[277] que se pusiera a disposición del corso todo lo necesario, tanto en El Ferrol como en San Sebastián[278]. Los negros que se capturasen serían conducidos desde Guinea a Buenos Aires, ya que allí tendrían una mejor salida y se conseguirían mejores precios, y serían de mayor utilidad debido a la escasez provocada por la interrupción del Asiento con los ingleses, siendo ésta una zona más segura y con menos enemigos[279]. La fragata de guerra destinada para la misión sería la Galga, con una tripulación de 444 hombres[280], y su capitán el Conde de Vegaflorida. El

[276] A.G.S. Leg 398.2-359. Secretaría de Marina. Marqués de Mari y Francisco Cornejo a Cenón de Somodevilla. 3 de septiembre de 1740. San Ildefonso.
[277] A.G.S. Leg 398.2-372. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 25 de septiembre de 1740. San Sebastián. Manuel de las Casas pone en conocimiento de la Corte que Daniel Oleary había sido expulsado hasta dos veces por el Comandante General de la Provincia por ser un sujeto sospechoso, por residir sin destino y por haber sido visto midiendo los astilleros y otras partes del puerto de San Sebastián.
[278] A.G.S. Leg 398.2-360. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenón de Somodevilla. 13 de septiembre de 1740. San Ildefonso.
[279] A.G.S. Leg 398.2-184 y 395. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla al Conde de Vegaflorida. 12 de diciembre de 1740. San Ildefonso.
[280] A.G.S. Leg 398.2-427 y 442. Secretaría de Marina. 29 de noviembre de 1740.

10 de diciembre de 1740 se concedía la patente de capitán de mar y de guerra a Daniel Oleary.

En fecha de 15 de octubre se le hacía entrega de la instrucción al Conde de Vegaflorida. El secreto de la expedición constaba como primer y principal punto a observar. La Galga, anclada en El Ferrol, sería armada para seis meses de campaña, atendiéndose al reglamento tanto la carga de pertrechos de guerra como todo el aparejo que se necesitase. Aunque la fragata había sido carenada poco antes de partir desde Cádiz en dirección a El Ferrol, se consideraba que podría realizar la campaña sin necesidad de descubrir quilla nuevamente, aunque se ejecutarían en ella las obras que fuesen necesarias, sin que ello retrasase la operación. La totalidad de la guarnición ascendería a 450 hombres.

La escuadra iniciaría la operación después de que, preparadas las embarcaciones, el capitán de fragata Conde de Vegaflorida y Oleary estuvieran de acuerdo en todo lo referente a su derrotero, señales con que hubieran de entenderse y demás que debiera ejecutarse en su navegación, tomando de mutuo acuerdo las medidas que conviniesen para el éxito de la empresa.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Se abstendrían de entrar en ningún puerto, salvo necesidad urgente, ya fuese de los dominios de la Corona española o de potencias amigas o neutrales y, una vez en la costa de Guinea se darían las disposiciones para averiguar el número de embarcaciones inglesas que hubiera navegando en la zona, además de todos los efectos de que dispusieran en aquellos parajes. Respecto a todo aquello que se prendiese a los enemigos, el Ministro de la escuadra realizaría inventario y se encargaría de la custodia de los beneficios.

Se destinarían las embarcaciones de Oleary de unos puertos a otros, para no dar tiempo a los ingleses a que con las noticias de la llegada de la escuadra tomaran sus

precauciones para evitar el golpe. Llevarían tierra adentro los efectos confiscados, dejando en estas embarcaciones a gente de la fragata del Rey para su custodia, según los acuerdos estipulados entre el corso y la Corona. En el paraje que se determinase se decidiría qué efectos se traerían a España y qué otros se venderían si hubiese compradores. En último caso se determinaría echar a pique y quemar todo aquello que no se pudiera aprovechar.

En relación a la venta de negros, éstos serían cargados en las embarcaciones de Oleary y en las que fuese menester de las apresadas a los ingleses. En caso de que las órdenes obligaran a transportarlos a América deberían conducirse también las personas nombradas por el Ministro de la escuadra para intervenir en las ventas. En caso de que los negros tuviesen que ser transportados a España, las embarcaciones de Oleary vendrían siguiendo a la fragata con todos los géneros que hubiesen sido cargados en ellas, y habiendo otros que se hubiese decidido traer por su valor, se transportarían en algún buque apresado y conducido por parte de la gente de la fragata, dejándola siempre con la suficiente defensa.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

De todo lo cargado se haría un inventario minucioso, que firmarían Vegaflorida, el Ministro de la escuadra (que lo validaría), y Oleary, para evitar de esta forma posibles confusiones que pudiesen producirse con la venta de los efectos y de los negros.

Al mismo tiempo que se realizasen las ventas de todo aquello que fuese aprovechable, procurarían informarse "de la constitución de aquel país, calas y surgideros que tiene, sus distancias, pueblos y establecimientos que hubiese en la costa, y costumbres de los naturales, comercio de éstos y de los extranjeros en ella, monedas que corren, su valor y cambio en especie, y todo lo demás que fuese digno de observarse y anotarse".

Una vez efectuados estos encargos Vegaflorida regresaría a España de forma inmediata, eligiendo el rumbo más seguro, sin detenerse en los puertos extranjeros de las costas africanas. La única posibilidad de desvío sería a las Islas Canarias, donde podría recoger noticias de los ingleses para asegurar su navegación, manteniendo a toda la gente en las embarcaciones y sin permitir bajar a puerto a nadie, excepto los imprescindibles. La navegación sería en dirección a El Ferrol, pasando a quince leguas de la isla de Madeira, con el fin de no encontrarse con ningún convoy británico. Una vez se tomase la dirección a los puertos de Galicia se refugiaría en el que pudiese, siendo los preferibles Vigo, Corcubión, Pontevedra y Muros, para finalmente montar el cabo de Finisterre y llegar a El Ferrol.

Si en el viaje de ida o vuelta se encontrasen embarcaciones inglesas fáciles de apresar, las atacaría, siendo consideradas estas presas como efectos aparte de los contratado con Oleary, regulándose el beneficio de tal acción por lo generalmente establecido: de las tres partes, una a la Real Hacienda y las restantes para sueldos de la tropa embarcada, recibiendo los tripulantes de las embarcaciones de Oleary idéntica consideración que los de la fragata del Rey.

Teniendo concedido el grado de capitán de mar y guerra, Daniel Oleary tendría el mando sobre los capitanes de las embarcaciones menores, aunque todos ellos estarán subordinados al Conde de Vegaflorida[281].

Pero los imprevistos se cebarían sobre Daniel Oleary y, el primero de mayo de 1741 Manuel de las Casas escribía a Ensenada comunicando que, “lo más que había podido conseguir el francés era entrar en el puerto de San Sebastián con una embarcación de 90 toneladas cargada de algunas jarcias y artillería”. El mismo Manuel de las Casas, en cumplimiento de las órdenes de la Corte le comunicó la anulación del

[281] A.G.S. Leg 398.2-396. Secretaría de Marina. Instrucción para el Conde de Vegaflorida. 15 de octubre de 1740. San Ildefonso.

proyecto al francés, por haber faltado el corso a tener prontas sus embarcaciones y en los plazos previstos[282]. Además, Oleary sólo había conseguido a 24 marineros, estimándose que la cantidad imprescindible para las embarcaciones que había prometido sería de 350 entre oficiales y gente de mar. Respecto a la Galga, esta era la única fragata de que disponía en aquellos momentos la Armada capaz de cruzar el Atlántico, y se requería, de forma inmediata, su envío a las costas americanas. Debido a este desorden, se decidió que no tuviera efecto el proyecto.

Oleary decidió trabajar en otras proposiciones que puso de nuevo en conocimiento de la Corte[283]. Como curiosidad resaltar que, pese al abandono del plan, el 30 de junio del año 1743 atracó en el puerto de La Habana el navío nombrado el Diligente, que había partido en octubre de 1742 hacia las costas de Guinea. El mencionado buque tomó cuatro presas, echando una de ellas a pique. Las otras tres fueron conducidas a La Habana con 240 negros en sus bordos[284].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

14.- Pizarro llega a América: 1741-1743

Tras la escala realizada en Santa cruz de Tenerife, la escuadra del almirante Pizarro llegó a la Ensenada de Maldonado el 18 de enero de 1741, habiendo sufrido unas bajas en el trayecto de 173 hombres[285]. Conforme a lo dispuesto en los planes iniciales, el paquebote el Mercurio inmediatamente fue destinado a las costas de Montevideo para recoger víveres. Una vez conseguidos éstos, las provisiones concedían

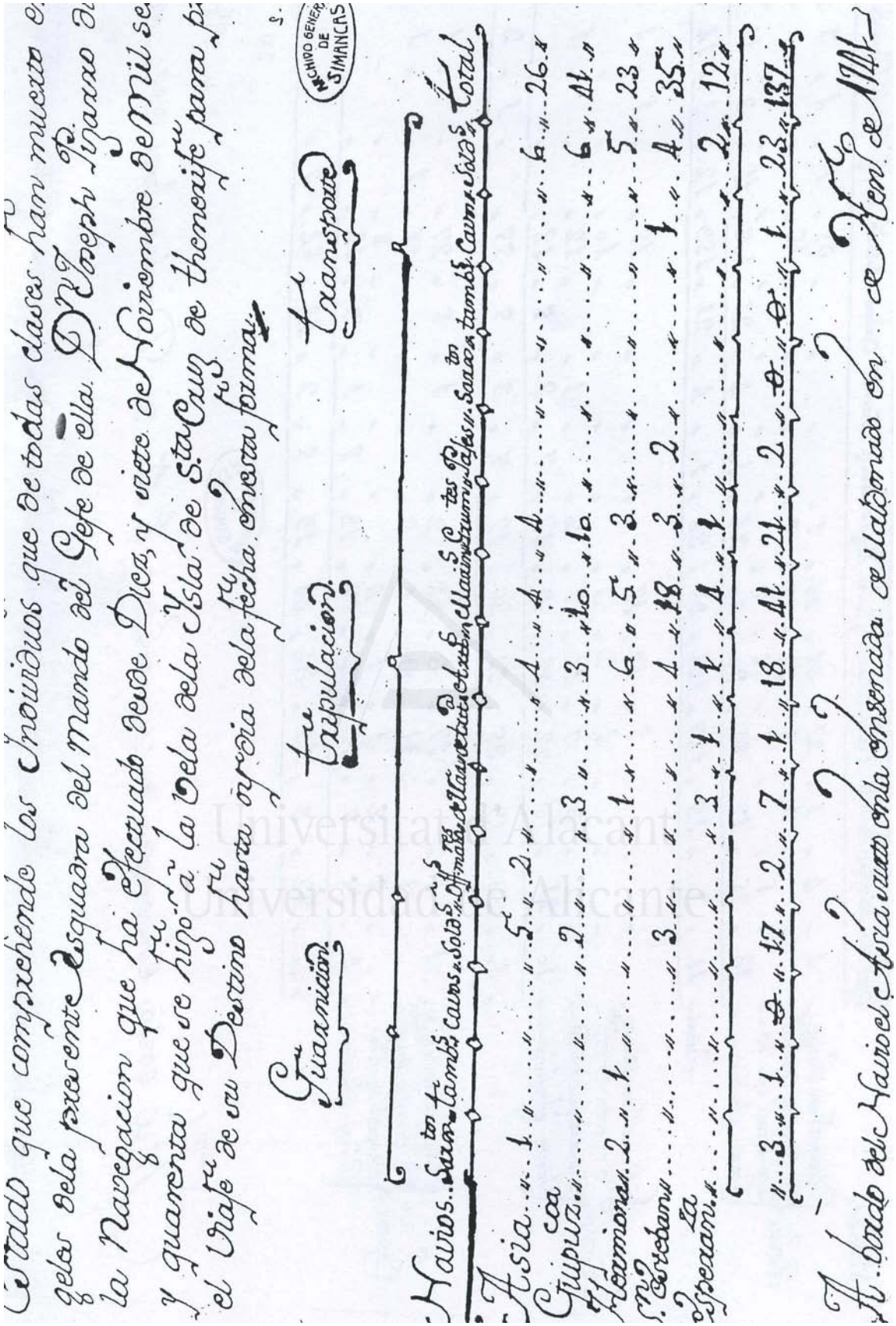
[282] A.G.S. Leg 398.2-379. Secretaría de Marina. Manuel de las casas a Cenón de Somodevilla. 24 de abril de 1741. San Sebastián.
[283] A.G.S. Leg 398.2-480. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 1 de mayo de 1741. San Sebastián.
[284] A.G.S. Leg 399.1-159. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 3 de julio de 1743. La Habana.
[285] A.G.S. Leg 398.1-11. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 31 de enero de 1741. Ensenada de Maldonado

a la escuadra una subsistencia de 2 meses y medio. Este buque llegó a América muy deteriorado, por lo que se ordenó que pasara a Buenos Aires para transportar a los enfermos y repararse[286]. A su llegada a la ciudad de La Plata, el 8 de febrero adquirió las primeras noticias referentes a ingleses, los que con cinco buques de guerra y dos urcas se habían dejado ver en la isla de Santa Catalina, posiblemente con la intención de hacer aguada, desde donde se creía que pasarían a La Concepción[287]. A esta ciudad se dirigiría la escuadra de Pizarro, donde el Presidente de la Audiencia de Chile, José Manso, informado de la llegada de la escuadra por el Gobernador de Buenos Aires, Miguel Salcedo y Sierraalta, tendría dispuestos cuatro meses de provisiones más[288]. Este trayecto suponía navegar durante un mes y medio, según los cálculos del militar español, si el Cabo de Hornos no lo impedía.

Por tierra, José Manso llegó a la ciudad de La Concepción el 8 de marzo de 1741. Su principal objetivo era iniciar los preparativos necesarios para que, una vez llegasen los buques españoles, no se demorasen en la plaza más de 24 horas y, de esta forma iniciar la persecución de los navíos ingleses en caso de que estos hubiesen remontado el Cabo de Hornos. Desde El Callao se enviarían los caudales que fueran necesarios para la subsistencia de la escuadra de Pizarro.

Anson aún no se había adentrado en el Pacífico, lo que concedió tiempo al Virrey del Perú, José Antonio de Mendoza Caamaño y Sotomayor, tercer Marqués de Villagarcía de Arosa, para asegurar en su jurisdicción la vigilancia tierra adentro, pretendiendo evitar que los buques ingleses se aprovisionasen en caso de remontar el Cabo.

[286] A.G.S. Leg 398.1-9. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 31 de enero de 1741. Ensenada de Maldonado.
[287] A.G.S. Leg 398.1-22. Secretaría de Marina. Isidro Postigo a Cenón de Somodevilla. 11 de febrero de 1741. Ría de Montevideo.
[288] A.G.S. Leg 398.1-6. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 31 de enero de 1741. Ensenada de Maldonado.



A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 398-11 y 398-34. Fallecidos en la escuadra de Pizarro en su trayecto hasta Maldonado y Montevideo. Enero y diciembre de 1741.

Estado q. comprehende los Numeros q. de las Tripulaciones, Guarniciones y Transportes de los Vageles de S.M. nombrados Africa, Esperanza, y Esperanza fuan, Puesto Donde primero de Febrero del Corriente año q. emprehendieron Viage desde la Ensenada de Maldonado del Rio de la Plata para el Puerto de la Conzepzion de Chile h.ta los que en q. Cada uno Dieron de efectiva, a Cosa de Llanto, y al mismo tiempo de los q. han desertado, y Muerto en ella h.ta oy dia de la Fha. Juntamente de la Gente Efectiva q. queda a Bordo de los mencionados Vageles

Varios		Tripulacion. Offr.	Ma.	Maestr.	Pilotos	Artill.	Marin.	Grum.	Pages.	Guarnic.n Sarg.s	Tamb.s	Cabos	Soldad.s	Transp.te Sarg.s	Tamb.s	Cabos	Soldad.s	Total
Teria.	Muert.s en Viage	1	4	1	27	38	25	1					85	1	1	3	26	163
	Yd. en esta Ensen.da		1	8	12	8	5						16				15	65
	Desertor.s en Yd.	1		1	6	3											1	12
	Gente efectiva	13	25	12	87	90	60	24	10	4	21	108	11	3	11	77	55[illegible]
	Total	14	30	14	123	146	96	30	10	4	21	159	12	4	14	119	79[illegible]
2.n Esten.	Muert.s en Viage				5	17	17					15		1	1	27	83
	Yd. en esta Ensen.da				1	2	3					10				7	23
	Desertores en Yd.	2	3	7	14	7	2		1			12			1	19	68
	Gente efectiva	10	21	10	22	18	9	13	7	2	5	18					135
		10	23	13	35	51	36	15	7	3	5	55		1	2	53	305
2.da Esper.	Muert.s en Viage	1	1		17	3	26	2		1	5	27			1	27	111
	Yd. en esta Ensen.da		1		11	11	6	5				17	1		1	4	57
	Desert.s en Yd.		2	2	1	1	4					8					18
	Gente efectiva	9	18	7	13	21	12	12	5	1	9	12					119
		10	22	9	42	36	48	19	5	2	14	64	1		2	31	305

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

34

Fho en la ensenada de Montevideo á 5 de Diziembre de 1743 ---

Cuatro navíos de la Armada del Mar del Sur, comandados por Jacinto Segurola, permanecían activos. Tras retirar el tesoro de Panamá, desde El Callao y Guayaquil tomaron rumbo a La Concepción, donde se mantuvieron inoperantes, a excepción de la fragata Socorro, que repetidas veces acudió a las inmediaciones de las islas Juan Fernández sin hallar ninguna prueba de que los ingleses hubieran estado en ellas. Aunque el principal objetivo era impedir que los británicos se abasteciesen de agua y leña, los buques no disponían de lo necesario para ejecutar con garantías su misión, ya que, según palabras de su Comandante, "todos partieron de puerto mal carenados y peor equipados, de suerte que, se consideraban incapaces de resistir a una fragata enemiga de 50 cañones, la que por ellos pudiera señorearse por este mar".

Jacinto Segurola, dando por finalizada su campaña en La Concepción, regresó con sus cuatro buques a El Callao, sin esperar a Pizarro. Pese a que el Presidente de la Audiencia de Chile, José Manso, le recriminó reiteradas veces, el Comandante no varió sus planes en ningún momento[289].

El 1 de febrero de 1741, desde la Ensenada de Maldonado, partía Pizarro en dirección a La Concepción. Al día siguiente remontó el Cabo de San Antonio, dirigiéndose después hacia el Cabo Blanco, el que avistaron el 19 del mismo mes, después de perseguir a un buque inglés que parecía dirigirse al estrecho de Maire, donde llegaron los españoles el primero de marzo. Debido a la gruesa mar, la nieve y el granizo, se mantuvieron en aquella posición durante cinco días.

El día 6, y favorecidos por los vientos hasta el 9, gobernaron al Sur, retomando de nuevo la dirección del Cabo de Hornos, que se consideró remontado por los pilotos el 11. Ese mismo día por la tarde se descubrió una isla en el horizonte, la isla de Drake, y a vista de ella se mantuvo la escuadra hasta el día 12, cuando se descubrió la Tierra de

[289] A.G.S. Leg 398.1-25. Secretaría de Marina. José Manso a Cenón de Somodevilla. 14 de abril de 1741. La Concepción de Chile.

Fuego al norte. Aquella noche se separaron la Guipúzcoa, la Hermiona y la Esperanza, quedando únicamente unidas la San Esteban y la fragata de Pizarro.

En los diez días siguientes de navegación la embarcación de Pizarro, el Asia, sufrió varios accidentes, que tuvieron como resultado la rotura de la gavia, el palo de trinquete, la vela mayor y sobremesana y el mastelero mayor. Además, debido al frío, las enfermedades y a las muertes de la tripulación, se complicó de forma definitiva el paso al Pacífico.

El 23 desapareció la Esperanza y los accidentes continuaron debido a las inclemencias del tiempo, siempre frío y tempestuoso. El día 26 mejoró la climatología y aprovecharon para reparar, en la medida de lo posible, el buque. El 31 se divisó la isla de Diego Ramírez, donde Pizarro convocó un consejo de guerra para determinar el trayecto a seguir, "ya que los vientos eran siempre contrarios, los enfermos eran demasiados y tan sólo disponían de víveres para 28 días". Finalmente, aunque con el Cabo de Hornos casi remontado, se decidió regresar a Montevideo.

El día 11 de mayo se avistó el cabo de Santa María, lo que animó a navegar toda la noche para hallarse al amanecer sobre la Isla de Flores. El día 12 se encontró la San Esteban, a la que no se había visto desde el 21 de marzo que se separó de el Asia. El día 14 ambos buques habían fondeado en Montevideo. Hasta el 24 de mayo no llegaría la Esperanza, con 153 hombres menos.

Una vez allí, el Gobernador hizo que los dos buques pasaran al surgidero de Buenos Aires, donde se repondrían de los víveres necesarios. Pero Pizarro tenía por imposible incluso una navegación tan corta, debido a la debilidad de la gente, a menos que reposaran algunos días en aquellos parajes y se recuperasen de su cansancio. Inmediatamente llegaron a Montevideo se improvisó un hospital al que se enviaron los enfermos.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El 17 de mayo, Miguel Salcedo y Diego Escobedo, gobernador de Buenos Aires y ministro de la escuadra de Pizarro respectivamente, pasaron a la ciudad de La Plata con la intención de conseguir caudales suficientes para pertrechar los buques de Pizarro, a los que el Comercio facilitó 60.000 pesos.

La San Esteban y la Esperanza pasarían a la ensenada de Barragán a principios de junio, y el Asia, debido a la imposibilidad de navegar, quedaría en Montevideo.

Pizarro pidió por escrito a José Antonio de Mendoza, Virrey del Perú, que remitiese con la mayor brevedad posible 150.000 pesos, pero lo impenetrable de la cordillera de los Andes en aquella estación, retrasó el envío de caudales.

Debido a la escasez existente en Montevideo de palos de arboladura, lonas y jarcia, se determinó enviar el paquebote el Mercurio, que aún no había salido para España, y que se encontraba ya carenado en Buenos Aires, a Río de Janeiro, para que, una vez allí, adquiriese los expresados pertrechos, conduciéndolos de regreso hasta Montevideo junto con otras embarcaciones que también se deberían comprar en la ciudad brasileña. El caudal necesario para esta operación se aportó desde Buenos Aires, alcanzando un total de 24.000 pesos[290].

En el mes de junio se supo que el Guipúzcoa había naufragado el 7 de mayo en la playa de Santa Marta, en la costa de Brasil[291]. La tripulación de dicha embarcación fue atendida en Santa Catalina, territorio portugués. En el naufragio no pereció gente alguna, pero en el viaje fueron muchos los que fallecieron. En la revista de 10 de mayo existían 471 plazas de gente de mar, infantería de mar y tierra, de los que 60 hombres habían muerto. Los enfermos eran 40[292].

[290] A.G.S. Leg 398.1-50. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 28 de diciembre de 1741. Buenos Aires.
[291] A.G.S. Leg 398.1-78. Relación del naufragio del navío Guipúzcoa. Secretaría de Marina. Antonio Reyales a Cenón de Somodevilla. 2 de junio de 1741. Villa de Laguna.
[292] A.G.S. Leg 398.1-70. Secretaría de Marina. Antonio Reyales a Cenón de Somodevilla. 2 de junio de 1741. Villa Laguna.

El Mercurio, en su trayecto a Río de Janeiro, pasaría por la isla de Santa Catalina y dejaría 3.000 ó 4.000 pesos para socorro de la tripulación de la Guipúzcoa, regresando a la vuelta para embarcarla junto con los pertrechos.

Desde Buenos Aires, el ministro de la escuadra Diego Escobedo, consideraba que los 24.000 pesos eran totalmente insuficientes para realizar las compras de lo necesario en Río de Janeiro (víveres y embarcaciones menores), y que el Gobernador de Buenos Aires entendía imposible la consecución de más caudales. Con la intención de agilizar la adquisición del dinero, Pizarro pasó a Buenos Aires el 13 de julio. Finalmente, de nuevo el Comercio de la ciudad, junto con el Presidente de la Audiencia de Chile, José Manso, y el Virrey del Perú, José Antonio de Mendoza, consiguieron reunir 130.000 pesos que eran los que se consideraban imprescindibles para las pagas a las tripulaciones, habilitación de los navíos y alguna ropa para la gente de mar.

En las fragatas ancladas en la ensenada de Barragán comenzó a desertar la gente, dirigiéndose muchos de ellos a territorio portugués. Debido a la falta de tropa, incluso si se rescataba a los 400 hombres que se encontraban en Santa Catalina, no habría gente suficiente para tripular los tres buques que le habían quedado finalmente a Pizarro.

El 2 de octubre, el Mercurio arribó a la ensenada de Montevideo con todos los pertrechos necesarios para la habilitación de los navíos. Desde Río de Janeiro se habían dirigido otras dos embarcaciones a Santa Catalina para recoger a los hombres de la Guipúzcoa.

Por la tripulación de el Mercurio se supo que dos buques ingleses, de la escuadra de Anson, habían llegado a Río de Janeiro, ambos muy maltratados y con una cantidad de bajas importante. La escuadra inglesa habría cruzado el estrecho de Maire el 7 de marzo.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Estas noticias provocaban que Pizarro persistiera en sus intenciones de pasar a La Concepción en Chile a perseguir a Anson, aunque fuese sólo con dos navíos, para que, una vez allí, unidos con los de la Armada del Mar del Sur, buscar a los ingleses. Pizarro no creía que Anson hubiese remontado el Cabo de Hornos, ya que deducía que se habría encontrado con las mismas tormentas que impidieron a los buques españoles adentrarse en el Mar del Sur.

En noviembre, el Virrey del Perú remitió a Buenos Aires 100.000 pesos. Pero también el mes de noviembre supuso contratiempos: la fragata San Esteban tocó un arrecife y, después de haber sido reparada de sus daños, necesitó de nuevo desmontar quilla. Esta fragata quedaría definitivamente en Montevideo junto con la Esperanza[293].

Pizarro decidió emprender el viaje tan sólo con la fragata el Asia por no retrasar más su salida y perder la estación oportuna para remontar el Cabo de Hornos[294]. Se hizo a la vela el 12 de diciembre de 1741[295]. Mientras tanto, el ministro de la escuadra, Diego Escobedo, quedaba en tierra con el tesorero Manuel Marrán de Isasi, para transferirse por tierra hasta Chile, donde quedarían al cargo de la consecución de los caudales que fueran siendo necesarios para la escuadra de Pizarro[296]. El Almirante español no llegaba a tiempo de frustrar las operaciones de Anson.

A finales de enero de 1741 la escuadra inglesa partió desde la Isla de Santa Catalina con siete de sus navíos, de los que sólo cinco lograron remontar el Cabo de Hornos, el Centurión, buque capitana, de 64 cañones; el Gloster de 50; un vivandero y otro pequeño llamado el Arriol. El quinto, la fragata la Perla, se hundió sobre el Cabo

[293] A.G.S. Leg 398.1-29. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 30 de noviembre de 1741. Ensenada de Montevideo.
[294] A.G.S. Leg 398.1-28. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 30 de noviembre de 1741. Ensenada de Montevideo.
[295] A.G.S. Leg 398.1-50. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 28 de diciembre de 1741. Buenos Aires.
[296] A.G.S. Leg 398.1-50. Secretaría de Marina. Diego Escobedo a Cenón de Somodevilla. 28 de diciembre de 1741. Buenos Aires.

sin poder ser socorrida. Los dos restantes eran los que habían llegado muy maltratados a Río de Janeiro.

Los cuatro buques siguieron viaje hasta las islas de Juan Fernández, donde llegó el Centurión el 12 de mayo de 1741, con sólo 25 hombres de tripulación debido a las bajas que había sufrido. El Gloster atracó con sólo 12 hombres a bordo y tardó cinco semanas en poder entrar a fondear. Los otros buques de pequeño porte arribaron después del buque de Anson. Se mantuvieron en las islas hasta el mes de septiembre que salieron al mar después de haber hundido el vivandero. El 23 de dicho mes el Centurión hizo presa al navío el Carmelo, y el 28 el Arriol hizo presa al buque Aranzazu, al que armaron en guerra. Posteriormente se capturaron otras embarcaciones: la Barraca y la Teresa el 16 de noviembre y, el 23 del mismo mes, el Caballito, éste último cerca de Paita, donde llegaron esa misma noche, apoderándose del fuerte sin apenas resistencia. "En el pueblo no había bastimentos, ni apreciaron un poco de harina que había y algún aguardiente, porque quemaron uno y otro, y sólo se llevaron a bordo cien botijas de vino que había en un barco. Las iglesias no las quemaron, sólo robaron la plata y ornamentos, y embarcaron algunos fardos de ropa de Castilla y de la tierra que había venido de Guayaquil de Quito en el barco de la Soledad...[297]". Echaron a pique otras dos galeotas del Rey, además de llevarse una con ellos. Lo que nos cuentan Jorge Juan y Antonio de Ulloa es que Anson desembarcó con tan sólo una lancha y un bote y logró apoderarse de Paita debido a que el pequeño fuerte de la plaza estaba abandonado. "Tal era el estado indefenso del pueblo que no había una bala de cañón fuerte, ni metralla alguna". Respecto al botín que consiguieron los ingleses, explican que éste fue de consideración ya que, "este Comandante, así como las tripulaciones de sus navíos, se admiraron al ver tantas riquezas en una población tan reducida y miserable en la

[297] A.G.S. Leg 398.3-891.Secretaría de Marina. Manuel Alderete, Presidente de la Audiencia de Panamá. Febrero de 1742. Panamá.

apariencia, sin embargo de que no la cogió toda, porque según se dijo antes, la lentitud con que hicieron el desembarco dio tiempo y oportunidad a los vecinos de Paita y a los comerciantes que allí se hallaban para que con el auxilio de sus esclavos pusiesen en libertad mucha parte sacándola del pueblo y enterrándola en la arena". Lo que pretendían explicar Jorge Juan y Antonio de Ulloa era la importancia en la zona del comercio ilícito[298].

Por los prisioneros que hicieron los ingleses se supo de sus intenciones: carenar los buques en primer lugar, para después pasar a Acapulco a esperar la nao proveniente de China. Otra de las posibilidades parecía ser la de tomar Valdivia y una vez se hicieran fuertes en la plaza, establecerse como colonia de comercio y de guerra, para llevar a cabo empresas en los territorios chilenos. Sobre esto último se encontraron manifiestos impresos para introducir la sedición en él con el pretexto de ofrecer franquicias y libertades[299].

Pizarro intentó remontar por segunda vez el Cabo de Hornos en diciembre de 1741, pero una vez más los temporales le impidieron adentrarse en el Pacífico, viéndose obligado a regresar. En este intento gran parte de la tripulación desertó y otros se amotinaron el 12 de enero de 1742. Pizarro se hizo con todas las armas de la infantería y las aseguró bajo custodia de los oficiales fieles al Almirante. Una vez hechos prisioneros los amotinados y tomado sus declaraciones, fueron sentenciados, mediante consejo de guerra, 9 de los cabecillas. Uno de ellos fue condenado a morir en la horca. De los ocho restantes se debería ejecutar a uno más, "al que por suerte tocase". Los siete que se librasen de la horca serían condenados a presidio perpetuo. El día 19 de enero,

[298] Op. Cit. Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias Secretas de América...* , págs. 180 y 208.
[299] A.G.S. Leg 398.3-891.Secretaría de Marina. Manuel Alderete, Presidente de la Audiencia de Panamá. Febrero de 1742. Panamá.

por falta de verdugo en la embarcación, fueron fusilados los dos sentenciados a muerte[300].

De nuevo en Montevideo Pizarro tuvo noticias de que la fragata la Esperanza había quedado inutilizada como consecuencia de un temporal. Supo también Pizarro que Anson, con dos buques, había logrado remontar el Cabo de Hornos, y que habían atacado Paita. Con el anhelo de habilitar el buque el Asia y ponerlo en estado de navegar por tercera vez, en dirección al Cabo de Hornos, determinó el Almirante enviar al único carpintero de la ciudad a Paraguay para comprar arboladura.

Desde Montevideo Pizarro se trasladó a Buenos Aires, donde puso en conocimiento del Virrey del Perú, José Antonio de Mendoza, todo lo ocurrido en su segunda navegación. Pidió caudales para el pago de las tripulaciones y para las constantes reparaciones que venían necesitando los buques. Desde Potosí se enviaron 90.000 pesos, lo que permitió a Pizarro ordenar la partida a mediados de noviembre de 1742 de la fragata la Esperanza, esta vez capitaneada por Pedro de Mendinueta, a remontar el Cabo de Hornos. El Almirante y otros siete oficiales se dirigirían a Valparaíso por tierra, ya en el Pacífico, con la intención de embarcarse allí en la fragata de Mendinueta si ésta llegaba finalmente a su puerto. En caso de conseguirlo, otros dos navíos de El Callao se unirían a la Esperanza[301]. Estas dos naves estaban artilladas con 30 cañones cada una y con 300 hombres en sus bordos.

El 20 de enero de 1743 Pizarro se encontraba con los siete oficiales en Santiago de Chile, y la fragata Esperanza, una vez remontado el Cabo de Hornos, el 25 del mismo mes había fondeado en La Concepción después de 67 días de navegación, ciudad a la que acudieron José Manso, José Pizarro y los oficiales para juntar las tres embarcaciones.

[300] A.G.S. Leg 399.1-188. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 20 de abril de 1743. La Concepción.

El 27 de febrero Pizarro tomó el mando de la Esperanza, y se hizo a la mar a primeros de marzo con los tres navíos, dirigiendo su navegación a las Islas de Juan Fernández, para pasar después a la isla de Santa María. En ninguno de los lugares halló pruebas de que los ingleses las hubieran visitado. Desde allí navegaron hasta el Puerto de San Vicente sin perder de vista la costa, para fondear de nuevo en La Concepción el 27 de marzo. Pizarro repitió algunas veces más este tipo de operaciones de vigilancia sin ningún resultado[302]. Finalmente, el 1 de octubre de 1743, el Marqués de Villarias ordenaba a Pizarro que regresara a España[303]. Los intentos de alcanzar los buques de Anson habían fracasado.

15.- Torres regresa a La Habana: 1741

El regreso del almirante Torres a La Habana significaba que la unión con las escuadras francesas no sería consumada. D`Antain ya le había manifestado, a principios de 1741, su intención de retirarse a Europa, dejando tan sólo seis embarcaciones para el resguardo de las colonias francesas (la muerte del Emperador Carlos VI definitivamente había trastocado los planes de los Borbones). Todas ellas quedarían bajo las órdenes del relevo del almirante francés Roquefeüille, con órdenes de atacar a los ingleses. La desconfianza de Torres era clara, y escribía el Almirante que, "si desde su llegada a

[302] A.G.S. Leg 399.1-188. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 20 de abril de 1743. La Concepción.
[303] A.G.S. Leg 399.1-197. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias al Marqués de Villagarcía. 1 de octubre de 1743. Madrid.

Puerto Luís hubieran tenido tal resolución no les habrían faltado motivos de romper con los ingleses, y más estando aquel puerto en tan buena situación[304]".

La noticia del abandono de los franceses motivó el regreso de Torres a La Habana, dejando en Cartagena los navíos San Carlos, el Dragón, la Galicia, el África y el Conquistador. Estos buques eran a su entender suficientes para evitar que los ingleses tomaran la ciudad.

La estrategia, a partir de este momento, se convirtió exclusivamente en defensiva. Así, la obligación de apresurarse en el regreso a La Habana tenía como finalidad evitar que los ingleses les cercaran en Cartagena.

Aunque Torres solicitó el refuerzo de sus equipajes para su viaje de vuelta, éste no se pudo realizar por las insuficiencias de géneros que padecían los almacenes de la ciudad.

El 22 de febrero de 1741 se avistó el puerto de La Habana y el 24 dieron fondo en él. Aunque el trayecto era corto, fue lo suficientemente largo como para que el San Felipe rindiera la verga mayor[305], viéndose obligado a regresar a Cartagena de Indias.

A los buques que se construían en los astilleros de La Habana les faltaba parte de su arboladura, artillería y jarcia, lo que obligaba a habilitarlos haciendo uso de pertrechos de otros navíos. Y respecto a Veracruz, el buque que conducía los caudales hasta La Habana había encallado en su puerto[306]. La cantidad que transportaba era de 2.300.006 pesos, siendo 236.730 para la escuadra de Torres; para La Habana 265.753; para Santo Domingo 375.207; para Puerto Rico 136.166; para Santiago de Cuba 122.038; y para las fortificaciones de La Florida 84.110. Estas sumas serían conducidas

[304] A.G.S. Leg 398.2-499. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 28 de febrero de 1741. La Habana.

[305] Las vergas son piezas de madera de pino redondas y cónicas desde su centro a los extremos. Las vergas de un navío o fragata, especialmente las de los palos mayores, se componen como éstos de varias piezas, y toman la denominación de los palos o masteleros que las sostienen…Op. Cit. O-Scanlan, T. *Cartilla práctica de construcción naval…*

[306] A.G.S. Leg 398.2-742. Secretaría de Marina. Mateo José de Larrea. 27 de febrero de 1741. México.

hasta La Habana en dos remisiones por la fragata Bizarra: 1.300.006 pesos en el primer trayecto y 730.000 en la segunda remisión, dejando para los gastos de Veracruz otros 279.999 más[307]. Respecto a los víveres de que disponían todos los buques de la escuadra de El Ferrol, no existían más que para tres meses[308].

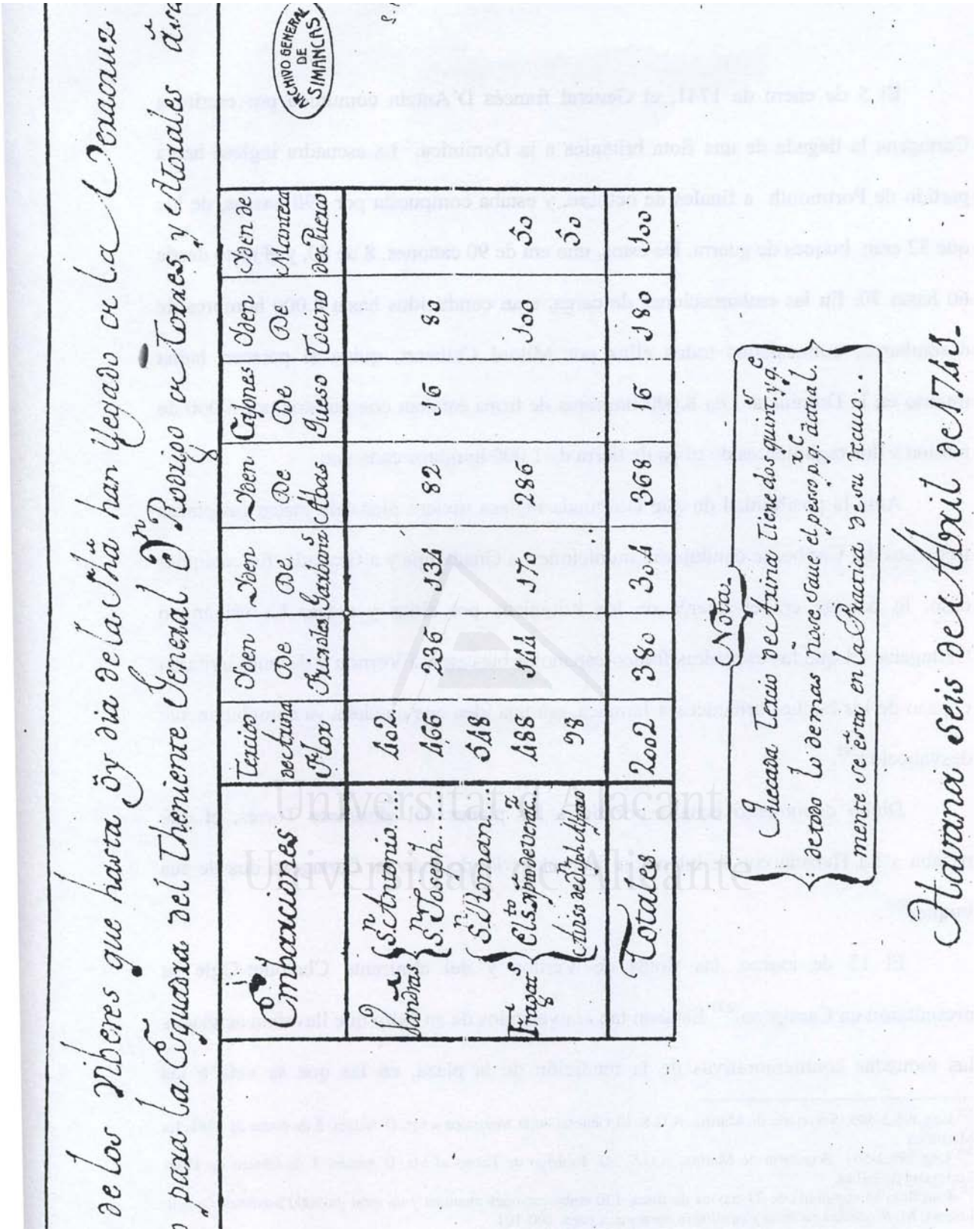
En el mes de marzo del mismo año, desde San Luís en la isla de Santo Domingo, y por carta del Marqués de Lorenage remitida al Gobernador de La Habana, Guemez y Horcasitas, se recibió aviso sobre las posibles intenciones que los ingleses tenían en relación a Cartagena. En Londres se sabía que la guarnición española en dicha plaza no debía ser muy superior a 2.000 hombres. También existían serias posibilidades de que los británicos atacasen Veracruz.

Al Caribe, proseguía el Marqués de Lorenage, habrían llegado más de 30 buques de guerra ingleses comandados por Cartheart que transportaban entre 5.300[309] y 8.000[310] hombres de desembarco, además de otros 4.000 procedentes de Nueva Inglaterra.

El Gobernador de Santiago de Cuba, Francisco de la Vega, confirmaba las noticias del armamento inglés que había llegado América. El 29 de febrero partía Ogle de Jamaica con 30 buques de guerra y 8.000 soldados, dejando en la isla ocho navíos. Torres intuía que estos barcos tenían como destino Cartagena de Indias, aunque confiaba en las defensas de la plaza: 4.000 hombres entre tripulaciones y milicianos, a los que habría que sumar otros 500 procedentes del navío San Felipe. No faltaban en la plaza tampoco municiones y pólvora[311].

Aunque llegaron a La Habana algunos efectos y caudales procedentes de Veracruz, se tuvieron que racionar las dietas de las tripulaciones. El pingue San Nicolás

[307] A.G.S. Leg 398.2-746. Secretaría de Marina. Febrero de 1741. Veracruz.
[308] A.G.S. Leg 398.2-499. Secretaría de Marina. 28 de febrero de 1741. La Habana.
[309] A.G.S. Leg 398.2-534. Secretaría de Marina. 7 de marzo de 1741. San Luís.
[310] A.G.S. Leg 398.2-532. Secretaría de Marina. 9 de abril de 1741. Noticias de Jamaica y del Gobernador de Cuba.
[311] A.G.S. Leg 398.2-532. Secretaría de Marina. 9 de abril de 1741. Cuba.



de los Víveres que hasta oy dia de la fha han llegado en la Veracruz para la Esquadra del Theniente General D.n Rodrigo de Torres, y Morales &c.a

Embarcaciones		Tercio de Harina	Ben de Frijoles	Ben de Garbanzos	Ben de Arroz	Galones de Queso	Ben de Tocino	Ben de Manteca de Puerco
Lanchas	S.n Antonio	102						
	S.n Joseph	466	236	134	82	16	80	
Fragatas	S.n Roman	518						
	el S.to Xpto de Veracr.	488	144	170	286		100	50
	Avisos de Dh. de Alfaro	98						50
Totales		2002	380	304	368	16	180	100

Nota. Aunque el Tercio de Harina tiene dos quint.s y q.e lo demas pesa el peso p.r q. actual. Lo demas nos se entiende en la Factura de su Tercio.

Havana seis de Abril de 1741.

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 398.2-516. Víveres transportados desde Veracruz hasta La Habana para suministro de la escuadra de Torres. 6 de abril de 1741.

desembarcó palos de arboladura, y las fragatas San Ciriaco y la Flecha, que se habían separado del resto de la escuadra en el trayecto de Cartagena a La Habana, llegaron a puerto el 8 de marzo. El bergantín, que también se perdió en el mismo viaje, arribó el 3 de abril de 1741, cuando ya había comenzado el sitio de Cartagena de Indias[312].

16.- La batalla de Cartagena: marzo, abril y mayo de 1741

El 5 de enero de 1741, el General francés D`Antain comunicó por escrito a Cartagena la llegada de una flota británica a la Dominica. La escuadra inglesa había partido de Portmouth a finales de octubre, y estaba compuesta por 190 navíos, de los que 32 eran buques de guerra. De éstos, uno era de 90 cañones, 8 de 80, y el resto desde 60 hasta 70. En las embarcaciones de carga eran conducidos hasta 8.000 hombres de desembarco (6.000 de marina y dos regimientos de tropa de tierra de 1.000 hombres cada uno). Eran los navíos de Challoner-Ogle, Norris y Milord Cartheart.

Ante la posibilidad de que la armada inglesa tuviera planeado atacar las plazas francesas del Caribe, se condujeron municiones a Guadalupe y a Granada. En cualquier caso, lo patente era el interés de los británicos por sitiar y atacar La Habana o Cartagena. El que las escuadras franco-españolas buscasen a Vernon y después evitaran el paso de los buques británicos a Jamaica, o incluso la posibilidad de efectuar algún ataque sobre la isla, era una idea que quedaba ya completamente desvanecida[313].

Dicho documento echaba por tierra los planes del almirante Torres, que había pasado a La Habana con la intención de protegerla, dejando en Cartagena dos de sus

[312] A.G.S. Leg 398.2-515. Secretaría de Marina. Andrés Giménez a José de la Quintana. 6 de abril de 1741. La Habana.
[313] A.G.S. Leg 398.2-505. Secretaría de Marina. El General de la Martinica al Marqués D`Antain. 5 de enero de 1741. La Martinica.

buques[314]. Un tercero, el San Felipe, variaría su rumbo por problemas en su navegación y acabaría entrando también en el puerto colombiano.

El 13 de marzo, las flotas de Vernon y del almirante Chaloner-Ogle se presentaron en Cartagena.[315] Estaban tan convencidos de su éxito que llevaban acuñadas las monedas conmemorativas de la rendición de la plaza, en las que se veía a las autoridades entregándoles las llaves[316]. En 1741, el mismo año del asedio, se publicó en París el "Mhetode pour ètudier la gèographie," escrito por Nicolas Lenglet-Dufresnoy, en seis tomos. En el último se publicaba íntegro un "Diario del sitio de Cartagena", escrito por un español anónimo y traducido al francés por el propio embajador de España en Francia, Luis Reggio y Branciforte, príncipe de Campoflorido. El diario relata de manera pormenorizada, en 17 páginas, las principales contingencias de esos días, y se suma, por su originalidad y rareza, a otros semejantes que son ya conocidos de los historiadores, como son la "Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741", publicado por Cristóbal Bermúdez Plata en 1912; los dos anónimos publicados por Juan Manuel Zapatero, a saber, el "Diario puntual de lo acaecido en la invasión hecha por los ingleses a la plaza de Cartagena", tardíamente publicado por Manuel Ezequiel Corrales en 1883; los que Guillermo Hernández de Alba hizo públicos, que son "El diario de Enrique Forbes, teniente en el regimiento de Bland" y las "Noticias de las provincias de Cartagena de Indias escrita el año 1772".

Entre los testimonios ingleses hay que citar también la divertida descripción de las desventuras de la flota inglesa escrita por Tobias Smollet, "Authentic papers related to de expedition against Cartagena", publicada por Jorge Orlando Melo en su "Reportaje de la historia de Colombia" en 1989. A todos estos relatos se unen ahora el

[314] A.G.S. Leg 398.2-503. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres al Marqués D`Antain. 3 de febrero de 1741. Cartagena de Indias.
[315].Esta flota se componía de 21 navíos de línea, 170 embarcaciones menores y un total de 9000 hombres. Op.Cit. Lucena, M. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo...*, págs. 100-101
[316] Op.Cit. Lucena, M. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo...*, págs. 100-101.

que apareció publicado en El Mercurio en junio de 1741[317] y el que se deduce de los legajos de "Expediciones a Indias" de la Secretaría de Marina.

[317] El Mercurio. Junio. 1741. Págs. 81-92. El final del relato de la batalla, según los ingleses, se puede encontrar en el Mercurio del mes de julio del año 1741, en la sección de Londres, págs: 84-93."La armada inglesa que se avistó en Cartagena, el día 13 de marzo de 1741, estaba compuesta por 8 grandes navíos de tres palos, 28 de línea, 12 fragatas de combate, 130 transportes, algunos brulotes, 9.000 hombres de desembarco, 2.000 negros macheteros de Jamaica, 15.000 marineros y la escuadra angloamericana compuesta por 2.763 marines. En suma, 29.000 hombres de guerra contra una ciudad de alrededor de 20.000 habitantes, malamente defendidos por 6 barcos, 1.100 soldados veteranos, 400 bisoños, 600 marineros, 300 milicias y 600 indios, negros y mulatos, esto es, apenas 3.000 hombres de tropa. El 25 de febrero Vernon partió de la bahía irlandesa, en la isla española, con los navíos de guerra y de transporte, con un toral de 124 velas. El 4 de marzo por la tarde, echó el ancla en playa Grande, contra el viento de la ciudad de Cartagena. El día 9, el caballero Chaloner-Ogle, que estaba encargado del ataque de los fuertes y batería de Tierra Bomba, tomó la delantera con su división. Vernon le siguió poco después con su escuadra, dejando anclado, algo más atrás, a Lestock. Fue el fuerte de Chamba el que comenzó a disparar algunas descargas, pero la guarnición que lo ocupaba lo abandonó luego que los navíos que habían de atacarle estuvieron en estado de responder a su fuego. Tres de los navíos ingleses, *el Norfolk*, *el Rusell* y *el Shrewsbury*, cercaron los fuertes de Santiago y de San Felipe, tomando posesión aquella misma tarde. El día 11 de marzo comenzaron a acampar los ingleses, acabando de desembarcar parte de la artillería el día 15 del mismo mes. En el lado de Barrederas, en la otra parte del puerto, una batería no cesó de hostigar a los ingleses, lo que motivó el intento de tomarla, para lo que se destacó algunas chalupas, comandadas por Watson. Tras la toma de la batería se hicieron seis prisioneros españoles que no habían podido escapar a causa de sus heridas. Se había tomado y después abandonado la batería de las Fajinas. El fuerte de Bocachica comenzó a atacar a los ingleses el día 22, con una batería de 20 cañones. El comandante Lestock fue el primero en fracasar en el intento de acabar con el fuerte de Bocachica el día 23 de marzo. Los españoles no cesaban en su fuego, impidiendo de esta forma que los barcos ingleses maniobraran a su antojo. Dos de los navíos ingleses, el *Príncipe Federico* y el *Hatoncour*, se retiraban después de haber sido maltratados por el fuego español el día 24. El *Príncipe Federico* perdió, entre otros, a su capitán Beauclerc. Los españoles habían vuelto a rearmar la batería de las Fajinas, donde ya disponían de nuevo de más de seis cañones. Intentó el almirante Vernon desarmarlas y lo consiguió el mismo día por la tarde. El 25 se informaba a Vernon de una tremenda brecha que se le había hecho al fuerte de Bocachica, y de las posibilidades que habría de conquistarlo. Vernon encargó al ingeniero Knowles hiciese una previsión de chalupas y hombres para atacar el fuerte de San José. Una vez abordada la batería de Fajinas, comenzó el asalto del fuerte de Bocachica. Los españoles abrieron fuego y empujaron a los ingleses hacia la costa de nuevo, lo que les llevó hasta el fuerte de San José, donde sólo encontraron tres borrachos. Animados por el suceso tomaron la embarcación que allí estaba anclada, la propia de Lezo, *la Galicia*, donde según la prensa hicieron prisionero al propio capitán, además de otros 60 españoles. El 26, el almirante Vernon se apresuró a entrar en el puerto de Cartagena, acompañado de los buques *Burfford y Oxford*, los cuales tenían órdenes de adentrarse lo más que pudiesen en el puerto, ordenes que tuvieron que demorarse debido al hostigamiento de los españoles. La misión de éstos era acercarse al Castillo Grande, pero fuera del alcance de la artillería española. El capitán Knowles entró en el puerto después de mediodía, con el encargo de destruir las baterías de los enemigos que había dispuestas en el Paso de los Caballos, además de apoderarse de las embarcaciones que allí había, lo que ocurrió al día siguiente. También Chaloner-Ogle cruzó el estrecho el día 27 y se situó entre los barcos del almirante Vernon. Los españoles trataron de cerrar la entrada al puerto hundiendo algunos de sus navíos, dejando tan sólo dos pertenecientes al rey de España, *el Dragón* y *el Conquistador*, a excepción de un navío francés que se encontraba anclado, ayudando a cercar la entrada del puerto. El día 30, los españoles hundieron también los barcos *Dragón y Conquistador*, además, los ingleses, con 13 barcas, transportaron algunas de las municiones y herramientas de las que disponían al Castillo Grande. Finalmente tomaron esta plaza y se nombró como gobernador del Castillo al capitán Knowles. Comenzó así el bombardeo de la ciudad de Cartagena que fue contestado por las defensas de la ciudad". Esta es relación que envió el Almirante Vernon para dar parte al Gobierno de Inglaterra del estado en que hasta entonces se hallaba, reduciendo la noticia la resulta del levantamiento del sitio, y su retiro a Jamaica. En la relación que Vernon escribe sólo se percibe el valor británico y la cobardía española. La versión española hace referencia a que el almirante Vernon, con 180 barcos de guerra, se puso delante de Bocachica; desembarcaron 40 ingleses y 400 negros, para que limpiasen el camino, y tomarla en 21 días. Apresó la nao de guerra *Galicia*; entró en el golfo y rindió el fuerte Santa Cruz, con lo que determinó atacar la plaza por mar y tierra, desembarcando por Nuestra Señora de Popa. La intención era la de atacar el fuerte de San Lázaro, pues tomado éste se le cortaba a la plaza la comunicación con el continente. El ejército británico, cuya vanguardia constaba de dos regimientos, marchó a ejecutar el plan; pero al pisar una mina, que los del fuerte tenían prevenida, los dos regimientos volaron por el aire. El Virrey, Don Sebastián de Eslava, tenía para este caso prevenida una salida de 1.500 hombres de tropa reglada, 300 frailes y clérigos, y 1.800 entre indios y negros, a los que se les ofreció la libertad en caso de conseguir la victoria. Con los ingleses consternados por la voladura, la única posibilidad fue intentar alcanzar las lanchas con precipitación y desorden, dejándose en tierra todo cuanto habían desembarcado de artillería, bombas, pertrechos de guerra y víveres. Algo más de 10.000 hombres entre muertos, heridos, prisioneros y enfermos quedaron a discreción de los españoles, siendo el numero de muertos de: 7 coroneles, 3 tenientes coroneles, 14 capitanes, 18 tenientes, y 2 guardiamarinas, además de herido de muerte el general Wentworth, que mandaba las tropas de tierra

La batalla de Cartagena es un suceso bien conocido por todos los autores que se han interesado por la Guerra de la Oreja de Jenkins, lo que no justificaría su ausencia en un estudio como éste. Aunque los hechos son los mismos, y no se dispone de ningún documento excesivamente original, son el diario de Enrique Forbes, teniente del regimiento de Bland, junto con las publicaciones de El Mercurio Histórico y Político Español, las que sirven como base del relato, completados a su vez por los diarios de José Campuzano, teniente de navío encargado de la defensa de una de las fortalezas de Cartagena, y otras noticias procedentes de la colonia francesa de Santo Domingo, remitidas hasta La Habana por el Marqués de Lorenage.

El día 15 de marzo de 1741 llegaron los dos primeros buques ingleses a Playa Grande, y dos días después ya habían dado fondo sobre la misma playa 195 embarcaciones más, pertenecientes todas ellas a tres escuadras, y comandadas por el almirante Eduard Venon, el contra-almirante Chaloner-Ogle y el capitán en jefe Lestock. Diez de los 195 navíos eran de tres puentes, 32 de 60 a 70 cañones, 6 fragatas de 40 a 50, y el resto fragatillas, brulotes, bergantines y embarcaciones mercantes y de transporte de tropa.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Hasta el 19 de marzo los ingleses se mantuvieron inactivos, día en que algunas lanchas intentaron desembarcar por La Boquilla, siendo todas ellas rechazadas por los españoles.

El día 20, toda la armada inglesa quedó anclada en la Punta de Hicacos, enfrente y a poca distancia de la entrada del puerto de Cartagena, donde se encontraban los buques Dragón, comandado por Francisco de Ovando, y Conquistador, además de otra pequeña embarcación que completaba el bloqueo y dificultaba, con los otros navíos, el acceso a la ciudad.

Una escuadra de 12 buques, que tomó rumbo a Bocachica, fue batiendo el monte y la playa hasta las 12 de mediodía, cuando uno de los navíos de tres puentes comenzó a disparar sobre la batería de Santiago, quedando anclado a escasa distancia de la misma. A éste le siguieron otros dos, quedando uno de ellos más apartado, y otro bombardeando la batería de San Felipe de Bocachica. Estos tres navíos eran el Norfolk, el Rusell y el Shrewsbury[318].

La de Santiago constaba de 11 cañones. Dos de ellos apuntaban a la playa y otros dos en fajina. Su fachada ovalada estaba armada con otros 7 cañones que miraban al mar, de los que sólo dos eran capaces de alcanzar al buque británico de tres puentes que había comenzado a bombardearla. Al mando de ésta y de la de San Felipe se encontraba el capitán de fragata Lorenzo Alderete. La última era de forma más irregular, compuesta de 5 cañones. En cuanto a la tropa destinada en ellas eran un sargento de marina, Diego Serrano, un teniente de fragata, José de Rojas, el mismo Alderete y 12 marineros más, los que tras los constantes disparos del buque inglés abandonaron las baterías (de Santiago y San Felipe), dejando en ellas toda la artillería.

Tanto la de Santiago como la de San Felipe se encontraban en la isla de Tierra Bomba. También sobre dicha isla y en la boca del canal se encontraba un fuerte de campaña llamado San Luís de Bocachica, de planta cuadrada, compuesto de 8 cañones, dos en los costados y seis de cara. A su mando se encontraba el coronel Carlos Ernan, ingeniero en jefe de la plaza de Cartagena.

Después de que el comandante Lestock fracasara en su intento de avanzar, otros dos buques británicos, el Príncipe Federico y el Hatoncour, bombardearon el fuerte de San Luís, pero, al no encontrar un lugar adecuado para quedar anclados y suficientemente protegidos, también se vieron obligados a regresar con el resto de la

[318] El Mercurio. Junio de 1741. Págs.- 81-92.

escuadra. Uno de los tres navíos que disparó contra el fuerte fue descubierto por los buques españoles, el África y el San Felipe, y aunque no lo tuvieron a su alcance, sí que fue atacado por las baterías de San José y Punta de Abanicos, causando entre otras, la muerte del capitán del Príncipe Federico.

Al otro lado del canal, enfrente de la batería de San Luís, se encontraba la isla de Baru, y en uno de sus extremos la fortaleza de Abanicos, en la que se instalaron 14 cañones, comandada por el teniente de navío José Campuzano. Entre estas dos baterías había una ensenada, y más adentro se encontraba la batería de San José, bien situada a la entrada del puerto, compuesta por 20 cañones, y comandada por el capitán de infantería de marina Francisco Garray.

A espaldas de la batería de San José había emplazada otra más con cuatro cañones que cubrían la ensenada (conocida como batería de varadero). Por la parte del puerto, a poca distancia de ella, se encontraba una balandra para ayudar en su defensa, y poder cubrir a la tropa en caso de que ésta tuviese que ejecutar alguna operación de retirada, comandada por el teniente de fragata Jerónimo Luisaga.

Entre San José y San Luis había colocada una cadena, dos cables sobre dobles anclas, y a escasa distancia de la cadena cuatro buques, el Galicia, comandado por el teniente general Blas de Lezo, el San Carlos, el África y el San Felipe.

La noche del 20 al 21 desembarcaron los ingleses a 500 de sus efectivos cerca de la batería de Santiago, y el mismo día 21 desembarcó el resto del contingente británico.

La madrugada del 29 al 30 atacaron la batería del varadero, la que defendía desde una balandra Jerónimo Luisaga, quien tuvo que retirarse con los 14 hombres que comandaba. Cuando los ingleses se apoderaron de los cañones atacaron la de Punta de Abanicos, y tras varias descargas de fusil, la mayor parte de la guarnición española

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

abandonó la batería, quedando Campuzano con solo un sargento, 11 hombres del regimiento de Aragón, y dos artilleros que finalmente se retiraron al fuerte de San José.

"La oscuridad de la noche no permitió contar el crecido número de lanchas", pero el citado Forbes nos lo aclara explicando que "fueron todas las de los buques, llevando cada una 10 soldados y 30 marineros, y que mandaron esta acción 4 ó *5* capitanes de navío y otros subalternos..., y fuese por falta de capitanes o por la involuntad de los marineros y soldados que iban mezclados, no se ejecutó todo lo que se debía, porque la batería quedó medio destruida solamente, y los españoles hicieron fuego desde ella sobre los ingleses".

Durante los cuatro días siguientes continuaron las hostilidades en las baterías de Punta de Abanicos. El día 2 de abril varios buques ingleses de 70 cañones dispararon contra ellas, aunque fue su tripulación la que sufrió más bajas. El 3 volvieron a recibir fuego desde las baterías, hasta que por la tarde se ordenaron en línea 13 navíos a la entrada del puerto y con la llegada del comandante Lestock y otros cinco buques más, se reanudó el combate y el bombardeo de los fuertes.

Se les respondió desde los navíos San Felipe y África, quedando más retrasados el Galicia y el San Carlos. Finalmente, a las cuatro de la tarde del mismo día, pasaron otros barcos ingleses, el Burfford y Oxford, junto con un paquebote, a la ensenada de Abanicos, los que seguidos de 14 lanchas comandadas por Knowles, se dirigieron a aquella batería, provocando que José Campuzano tuviera que abandonarla con su escasa tropa.

El comandante Lestock se retiró del combate con importantes daños, pero el resto de los buques continuaron disparando hasta la noche, cuando cesaron los cañonazos, excepto en los tres navíos inmediatos al fuerte San Luis, que persistieron en su ataque hasta el día siguiente.

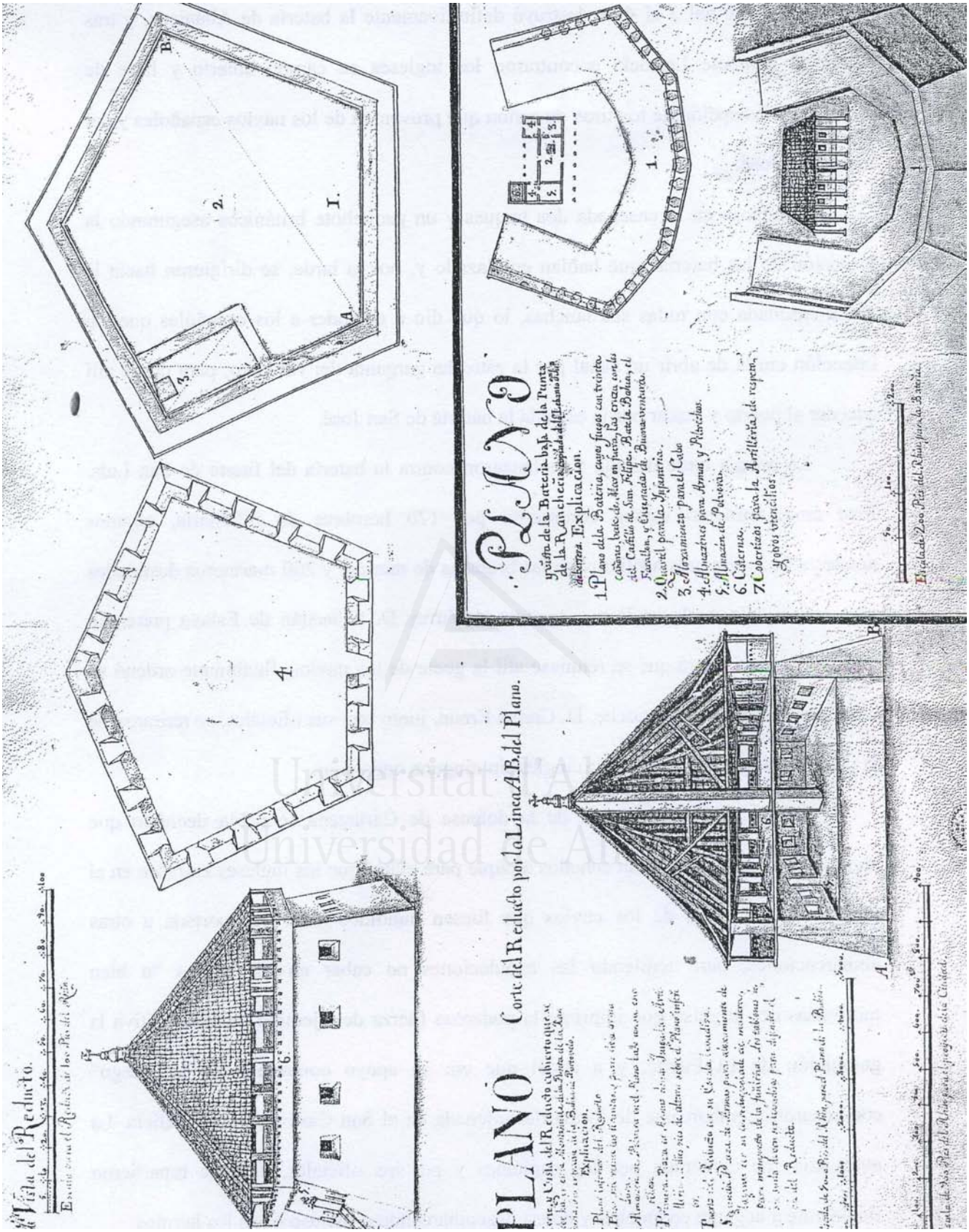
La noche del 3 al 4 de mayo se destruyó definitivamente la batería de Abanicos, y Lestock volvió al combate, encontrando el camino despejado, a excepción de los disparos que provenían de los navíos españoles y del fuerte San José.

En la ensenada quedaron dos buques y un paquebote británicos para que no cesara el suministro de munición a las baterías que habían emplazado en la playa y, la misma tarde del día 5 se lanzaron contra la batería del fuerte de San Luís, defendida por 370 hombres entre infantería, artilleros y marineros. Aunque el Virrey Sebastián de Eslava pretendió reparar la batería para que se reuniese allí la gente de los navíos, finalmente ordenó su abandono aquella misma noche. Carlos Ernan, junto con sus oficiales, se retiró de la plaza en la que entró el ejército inglés sin ninguna oposición.

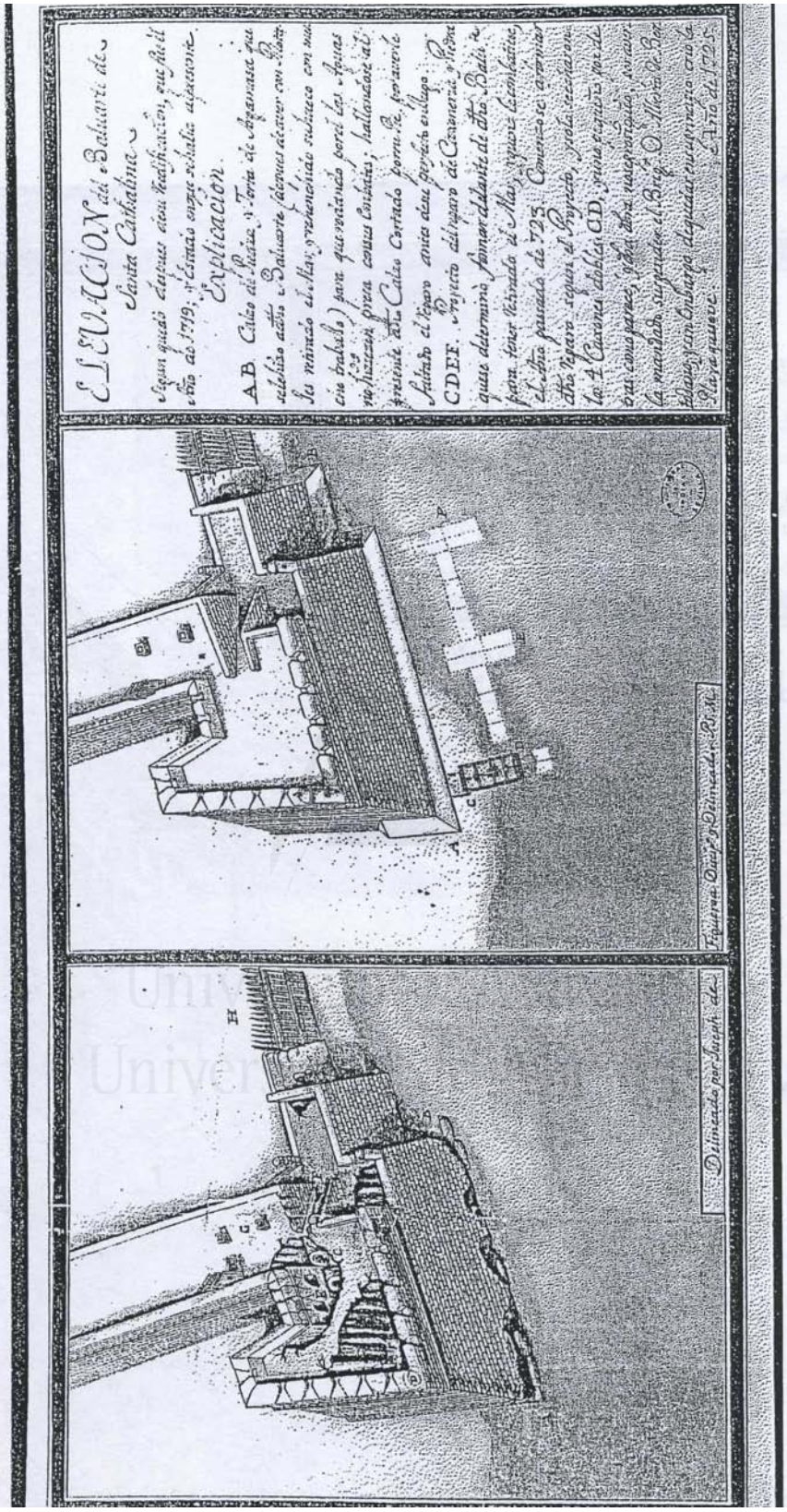
Como parte fundamental de la defensa de Cartagena se había decidido que algunos de los buques fueran hundidos para evitar que los ingleses entrasen en el puerto. Los marineros de los navíos inutilizados serían trasladados a otras embarcaciones, "pero temiendo que las tripulaciones no cupieran en los buques o motivados del impulso que imprime la poderosa fuerza del ejemplo, al ver fugitiva la guarnición de el Fuerte, y a aquél que era su apoyo convertido en su riesgo, comenzaron a embarcarse de forma desordenada en el San Carlos y en el Galicia". La avalancha de soldados fue contenida por los capitanes y por los oficiales, los que repartieron finalmente a la gente en lanchas y botes, logrando desembarcar incluso hasta los heridos.

Finalmente se incendió el buque San Felipe, y se dispararon desde el San Carlos nueve cañonazos a los navíos el Fuerte y el África. Los encargados de efectuar los disparos fueron capturados por la imposibilidad de abandonar el buque antes de que llegasen los británicos y se apoderasen de él[319].

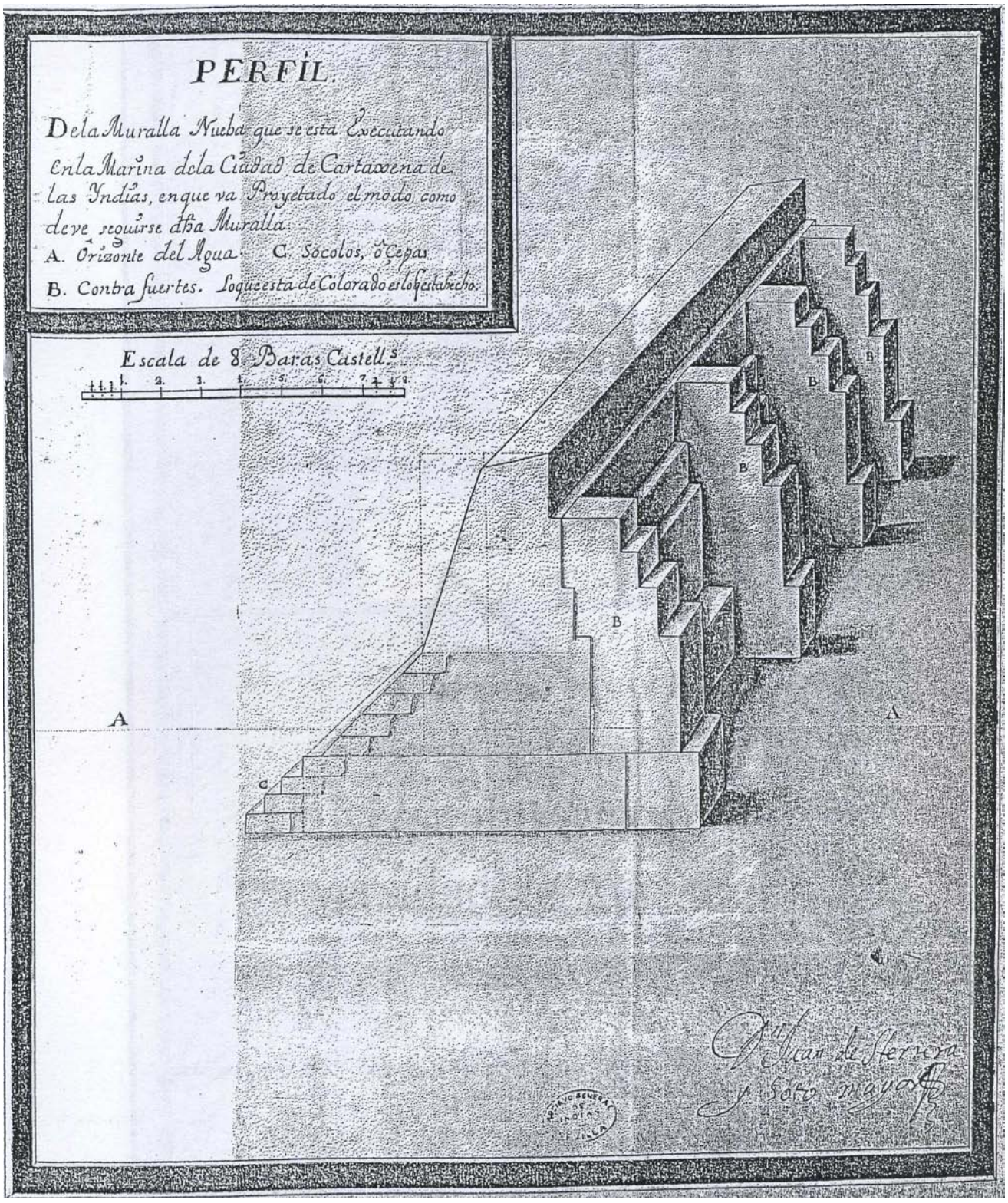
[319] Juan Hordán, Lorenzo Alderete,. Juan Domingo, 46 hombres de infantería, un piloto, dos condestables, un contramaestre y cuatro marineros.



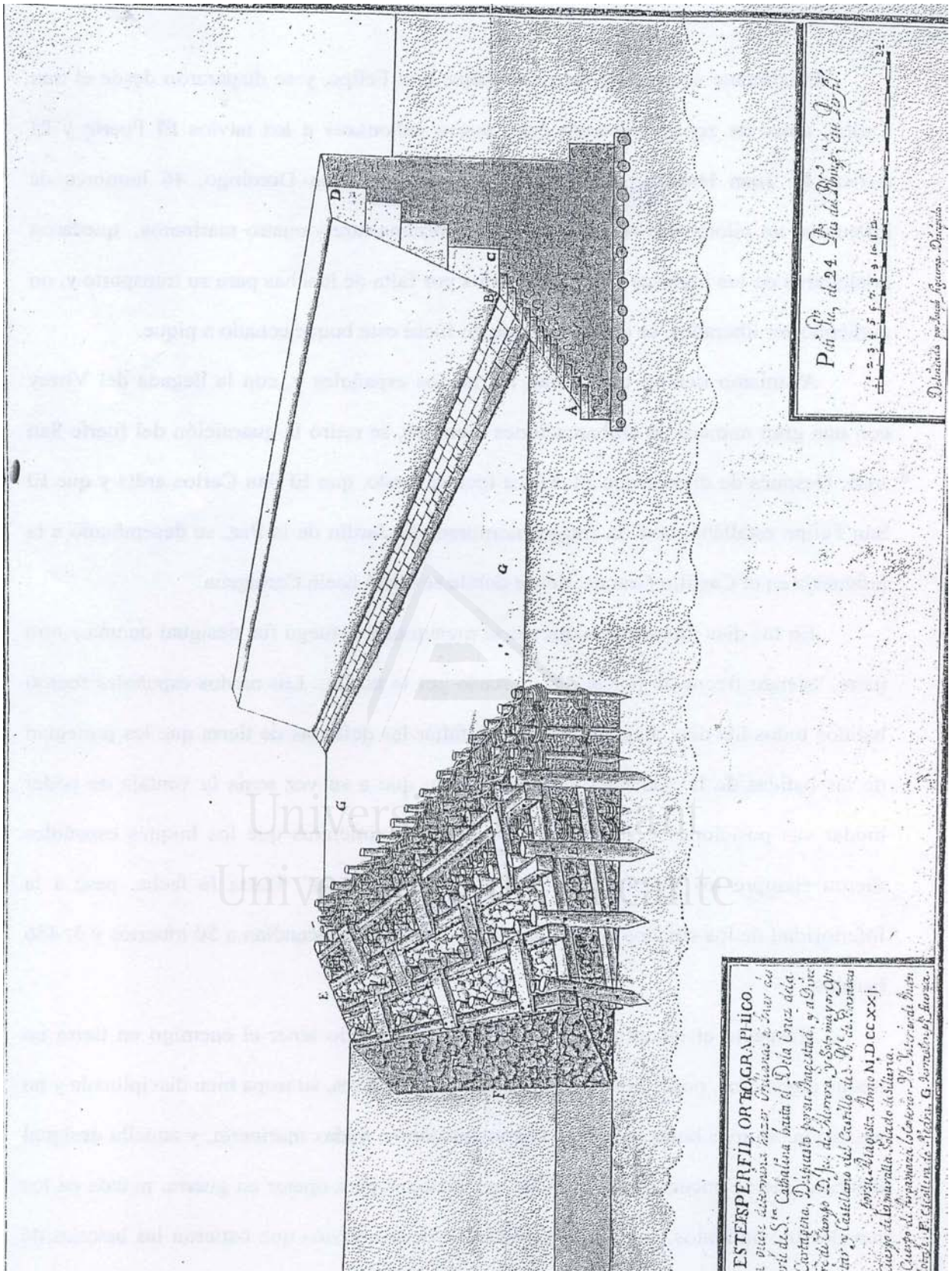
A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 132. Fortificaciones de Cartagena de Indias.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 129. Fortificaciones de Cartagena de Indias.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 127. Fortificaciones de Cartagena de Indias.



A.G.I. Mapas y Planos, Panamá, 124. Fortificaciones de Cartagena de Indias.

Al mismo tiempo que ardían los navíos españoles, toda la tropa del fuerte San José pudo ser embarcada por Sebastián de Eslava en pequeñas embarcaciones. Los de infantería, tras contemplar encallado al buque el África, el San Carlos incendiado y el San Felipe estallando, embarcaron en la fragata el Jardín de la Paz y fueron trasladados hasta Castillo Grande, y desde allí a la ciudad de Cartagena.

En los días intermedios que no se mencionan continuaron lo ataques de forma intermitente, "siendo frecuente por el día y escaso por la noche. Los navíos españoles fueron batidos todos los días, llegando incluso a faltar las defensas de tierra que les protegían de las batidas de la poderosa armada inglesa, que a su vez tenía la ventaja de poder mudar sus posiciones y sus navíos combatientes, mientras que los buques españoles fueron siempre los mismos, al igual que su tripulación". A estas alturas del sitio y, pese a la inferioridad de los que defendían Cartagena, las bajas españolas sólo eran de 50 fallecidos.

Respecto al ejército inglés, "se había observado tener el enemigo en tierra no malos ingenieros, poco diestros bombarderos y artilleros, su tropa bien disciplinada y aguerrida; en mar buenos navíos, buenos artilleros, audaz marinería, y aquella desigual destreza que se encuentra entre todas las naciones para operar en guerra, notada en los navales movimientos, siendo de aprobar los de los navíos que batieron las baterías de Santiago y Abanicos, la del que cubrió la bombarda, y la del comandante Lestock por su arresto, y no desigual conducta los de los que se notan empeñados con mala consecuencia, los que aferraron las gavias para andarse al tiro en que se arriesga gente y se dificulta la salida, sin que lo apoye el quitar el blanco al enemigo, ni la fuerza del viento, porque con él se debe batir siendo nunca fresco. Los que llevaron sus coderas en las lanchas al San Luís presentaban su popa a la batería de Abanicos, la cual, por la parte flaca y del timón debemos resguardar para evitar infaustas consecuencias en mar y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

tierra, y se advierte en fin en el enemigo la vana confianza, más no es éste el primer error en que se había estudiado el escarmiento".

La noche del 5 al 6 de abril, los navíos el Dragón y el Conquistador comandados por Blas de Lezo se situaron entre los canales de Castillo Grande y Manzanillo, con la intención de hundir todos los mercantes de galeones, para que de esta forma se mantuviesen alejados los ingleses y sin posibilidad de alcanzar la ciudad.

Los días 6 y 7 parte de la armada inglesa entró en la Punta de Perico. La guarnición española se dividió en piquetes de 50 hombres, comandados todos ellos por Félix Celdrán, y el 8 se completó el bloqueo de la entrada del puerto con los mercantes que había en los canales.

Ya en la ciudad de Cartagena se encontraba el Castillo Grande o de Santa Cruz, "fuerte cuadrado regular, que constaba de cuatro cañones de cortina, uno de flanco y tres de cara. Tenía un foso de agua por dos de sus frentes circundando la tierra, a la que llegaba un bosque de manglar, y por la parte del puerto que miraba a la plaza, se hallaba reforzado aquel fuerte por otros diez cañones". El total de la artillería se completó con otros 30 cañones más de el San Felipe. Justo enfrente de este castillo, al otro lado del puerto, se hallaba un pequeño reducto sin artillería nombrado El Manzanillo. Con los navíos mercantes y los dos buques que todavía conservaban en Cartagena quedaron cubiertos y protegidos los canales de acceso a los mencionados emplazamientos, aunque finalmente se decidió la noche del 10 al 11 de abril, que los últimos navíos españoles, el Dragón y el Conquistador, fueran también hundidos, por la poca utilidad que tendrían ante un número tan crecido de navíos ingleses. También, la misma noche, se abandonó el fuerte de Santa Cruz.

El 11 se apoderaron los ingleses de dicho fuerte y del reducto de El Manzanillo y, el 12, un navío inglés apartó el buque el Conquistador, que debido a su poco lastre no

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

se había hundido totalmente, permitiendo el paso de dos bombardas. El 13 se reanudaron los ataques, logrando cruzar también un buque de 60 cañones y algunas fragatas, que fueron situándose junto a las costas del Jefar de Gracia y Manzanillo. Durante los siguientes días 14 y 15 continuaron disparando los buques británicos y, finalmente, el día 16, a las 4 de la mañana, lograron desembarcar los ingleses en las costas del Jefar, donde fueron alcanzados por los disparos de la compañía de granaderos y obligados a abandonar su posición.

La tropa británica acampó aquella noche en La Quinta, y su contingente más avanzadas lo hizo en el Jefar de Lozano. Finalmente, la noche del 17 ocupó el cerro de la Popa. El sitio de la Cruz Grande fue atacado dos veces durante los días 18 y 19 de abril, pero fueron rechazados en ambas ocasiones.

El castillo de San Lázaro era un pequeño fuerte situado sobre un pequeño cerro de la plaza de Cartagena, con distintas baterías de artillería y trincheras, que se veían favorecidas por el terreno. La noche del 19 al 20 los británicos atacaron el castillo, formados en dos columnas, mientras que al mismo tiempo lo batieron con un navío de 60 cañones y con bombardas. Una de las columnas de tropa fue rechazada y después de un prolongado cruce de disparos, y tras la llegada de otra columna británica en apoyo de las dos primeras, el fuego de los cañones del castillo de San Lázaro mitigó los esfuerzos británicos. Con 1.000 hombres apostados en las inmediaciones y cuatro piquetes destinados a reforzar el cerro se logró que los ingleses se retirasen finalmente.

Aquel día los españoles capturaron 64 prisioneros, que fueron conducidos a los hospitales de Cartagena. Al resto de tropa británica se le permitió retirar a los heridos y muertos. Éstos últimos hacían un total de 361 cadáveres. Por parte de los españoles, las bajas ascendieron ese día a 14 muertos y 20 heridos.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Según aclaraciones de los prisioneros ingleses, el número de tropa que avanzó sobre el cerro ascendía a 23.200 hombres de infantería, y hasta 4.800 entre marinería y negros. De todos ellos, aquel día fallecieron 1.100 hombres. Las cifras que se publicaron en El Mercurio hicieron referencia a algo más de 10.000 hombres entre muertos, heridos, prisioneros y enfermos[320].

Durante los días 22, 23, 24 y 25 decrecieron los enfrentamientos, dedicándose el tiempo a la reorganización y reparos de sus defensas, hasta que el 26 los ingleses condujeron hasta el puerto al buque español la Galicia, con el que comenzaron a bombardear de nuevo la ciudad. La respuesta al fuego inglés provocó que el navío encallara entre Castillo Grande y Manzanillo. La noche del 27 al 28 de abril todo parecía indicar que los ingleses se disponían a embarcar y a retirarse del sitio: el 28 abandonaron la zona que ocupaban de tierra; el día 30 condujeron en lanchas a 71 prisioneros españoles, la mayor parte de ellos apresados en las embarcaciones que se hundieron a la entrada del puerto, que fueron canjeados por otros 66 ingleses; y el mismo día 30, antes de efectuar su retirada, incendiaron los buques Galicia y Conquistador.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Por la variedad de informes nunca se supo con seguridad con cuánta gente sitiaron los británicos la ciudad de Cartagena. Podría considerarse como válida una lista hallada a los ingleses aquellos días firmada por Enrique Balhunsy, Mayor del ejército inglés. Se nombraban en aquella relación a los siguientes batallones: Harrison, Wentuorthes, Wolfs, Robinson, Louthers, Winyardes, Grants, Mortons, B. Gooch, a los que se añadían los dos regimientos de Bland y Lord Cambedich, que Forbes, teniente del regimiento de Bland, dijo que fueron destinados a servir en la Marina. A ellos habría que sumar 800 hombres que procedían de la guarnición de Jamaica, 160 artilleros y

[320] El Mercurio. Junio de 1741. Págs.- 93-96.

bombarderos que se hallaron nombrados en otra lista, y 3.200 hombres que, según cartas procedentes de las colonias francesas, procedían de Virginia y La Carolina. A todos ellos se debía sumar toda la guarnición de las embarcaciones del Asiento de Negros. Si se concede credibilidad a esta lista, el total ascendería a un número no inferior a 14.000 hombres y no superior a 16.000. Otros autores, como es el caso de Manuel Lucena Salmoral, ofrecen cifras que rondan los 29.000 hombres de tropa[321].

Según se supo por los prisioneros ingleses, su armada, debido a las enfermedades, perdió 2.000 hombres en el viaje a América, principalmente por el escorbuto. En las operaciones de Bocachica se perdieron 700 efectivos, los que sumados a los muertos de los combates del castillo de San Lázaro hacían un total de 5.000 fallecidos. Por parte de los españoles y, según diversas fuentes, las bajas ascendieron a 1.500 entre heridos y muertos[322].

Desde el 1 de abril hasta el 20 de mayo estuvieron saliendo embarcaciones inglesas de Cartagena. El último en abandonar el sitio fue Lestock. De los 195 buques británicos, sólo se contaron 186 en su retirada. El resto, se deducía, debieron ser abatidos en los combates de la punta de Abanicos por José Campuzano, que falleció la noche que fue asaltada la plaza que defendía[323].

Los fuertes y baterías de Bocachica, Castillo Grande y Manzanillo quedaron totalmente destruidos. El canal de Castillo Grande completamente abierto por el espacio que ocupó el Conquistador, y el de Bocachica, ocupado por las ruinas de el San Felipe y otros dos navíos ingleses que quedaron totalmente inutilizados:

[321] 9.000 hombres de desembarco, 2.000 negros macheteros, 15.000 marineros, y la escuadra anglo-americana compuesta por 2.763 marines. Op. Cit. Lucena Salmoral, M. págs.- 100-101.
[322] A.G.S. Leg 398.2-578. Secretaría de Marina. Noticias de lo ocurrido en Cartagena según un tal Hercouet. 24 de abril de 1741. A.G.S. Leg 398.2-581. Secretaría de Marina. Marqués de Lorenage. 28 de abril de 1741.
[323] A.G.S. Leg 398.2-565. Secretaría de Marina. 11 de abril de 1741. Cartagena de Indias.

"En el fuerte de San Luís se hallaron dos jarfetas en las que se leía en predatio vestra qua previtia duxit, desde donde se divisaba el puerto cubierto completamente de cadáveres ingleses y hallándonos nosotros en la plaza leyendo las funciones del cerro y Bocachica, dimos respuesta muda a las jarfetas despegando los labios solamente para dar risadas, siendo felicidad que un sitio de tan poderoso armamento se concluyera en risa[324]*"*

La relación que envío el almirante Vernon para comunicar al Gobierno de Inglaterra las resultas del sitio obviaba el fracaso de la operación y enardecía el valor británico y la cobardía española:

"El primero en la intrepidez de arrojarse a los peligros, y lo segundo, en el temor con que los invadidos huían al acercarse los invasores; la facilidad con que éstos se hacían dueños de la baterías, luego que éstas les molestaban, o que descubrían las que antes no habían percibido: la toma de los castillos de Bocachica, Santa Cruz...[325]*"*

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[324] A.G.S. Leg 398.2-726. Secretaría de Marina. Diario de lo ocurrido en Cartagena. Marzo, abril y mayo de 1741. Cartagena de Indias. A.G.S. Leg 398.2-731. Secretaría de Marina. Relación del agente que defendió la plaza de Cartagena de Indias y muertos españoles. Junio de 1741. Cartagena de Indias. A.G.S. Leg 398.3-865. Secretaría de Marina. Revista de las tropas que quedan en Cartagena de Indias después de haber sufrido el sitio de los ingleses. 28 de septiembre de 1741. Cartagena de Indias. En A.G.S. Leg 398.3-961. Secretaría de Marina. Por cartas traducidas que se tomaron en dos presas hechas en Puerto Príncipe, se explica que de 13.600 soldados que se mandaron desde Europa y Nueva Inglaterra solo quedaban 1.500, del mal estado de algunas embarcaciones inglesas, se hace referencia a una posible toma por parte de los españoles de la Georgia, y se hace mención al desprecio que comienza a sentir la tropa inglesa por el almirante Vernon debido a su conducta en la última expedición, suponiendo que será la de Cartagena de Indias, y que "todos empiezan a pensar que todo está acabado".

[325] El Mercurio. Junio de 1741. Págs.- 93-96.

17.- Buques ingleses antes y después de la Batalla de Cartagena: 1739-1742

La Corona inglesa, que apostó constantemente por llevar el conflicto al mar, no desperdició ninguno de sus recursos en el intento de conducir a buen fin el desarrollo y término de la guerra. Sucesivas relaciones publicadas en El Mercurio a lo largo de 1739 nos confirman la gran superioridad de buques de que dispuso Gran Bretaña[326]. Durante los primeros meses del año de 1740, una vez ya se habían producido las primeras escaramuzas de consideración en el Caribe (en Cuba, Portobelo, La Guayra y La Florida), continuaron dándose órdenes para aumentar sus fuerzas, conquistar algún territorio español en América y efectuar el bloqueo a los productos que pudieran provenir de la Península[327]. A finales del mes de febrero de 1740, además de los buques ingleses que ya habían llegado a América comandados por Vernon, partiría otra escuadra desde Portmouth que llegaría a principios de 1741[328], al tiempo que los navíos del almirante Anson se disponían a pasar al Pacífico[329]. A su vez, el Mediterráneo continuó bajo el control de Haddock. En el mes de agosto de 1741 se situó a la altura de las costas de Cádiz para sitiar su puerto.

En los meses de marzo, abril y mayo de 1741, el grueso de la flota británica se concentró en las costas de Cartagena de Indias, donde sufrió la derrota más desastrosa en la batalla más destacada de la Guerra de la Oreja, pese a que los gastos aprobados y concedidos por el Parlamento inglés para aquel año ascendieron a 4.720.095 libras esterlinas. En aquellos momentos, y según noticias recabadas en la prensa, las fuerzas de la marina inglesa estaban compuestas por 237 navíos, 40.000 hombres de tierra más 10.325 de marina, a los que habría que sumar los destacamentos de las guarniciones de

[326] El Mercurio. Agosto. 1739. págs.- 107-108.
[327] El Mercurio. Febrero. 1740. pág.- 123.
[328] El Mercurio. Febrero. 1740. pág.- 124. El Mercurio. Agosto. 1740. págs.- 65-70. El Oráculo de Europa. págs.- 252-253.
[329] El Mercurio. Agosto. 1740. pág.- 70.

Gibraltar, Puerto Mahón, Jersey, y 12.000 hombres puestos a disposición de los ingleses por parte de otros Estados, como por ejemplo Holanda[330].

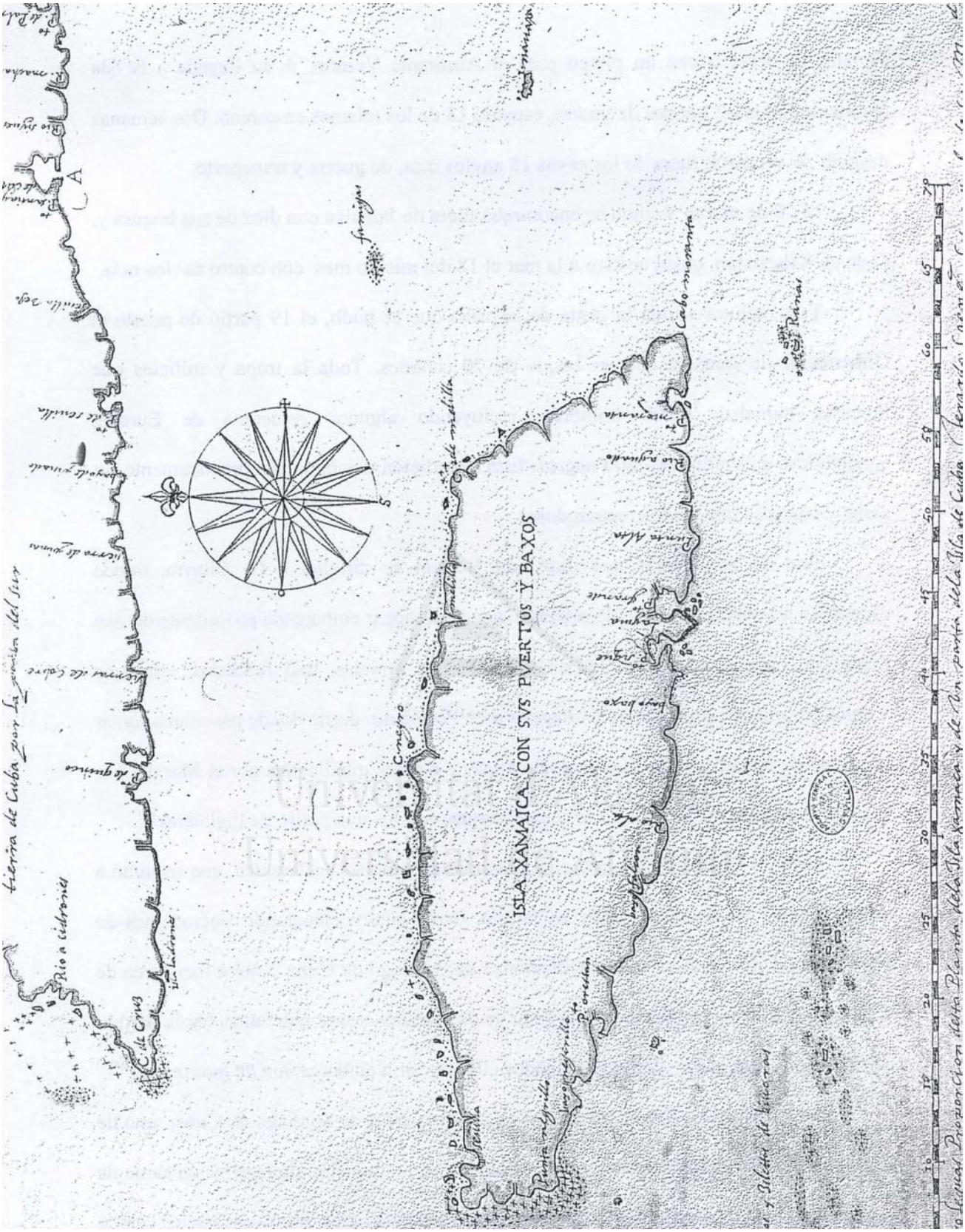
Pero, sin menosprecio de las pérdidas que hasta el momento habían experimentado los ingleses (a las que habría que sumar un gran número de presas), a juicio de los habitantes de Jamaica "la guerra con los españoles, lejos de ser perjudicial para sus habitantes, estaba siendo ventajosa, porque tenían la navegación enteramente libre con Portobelo y Chagre. Tres o cuatro navíos cargados con mercancías de Europa partían muchas veces de Jamaica hacia esos puertos en los que los ingleses eran recibidos con tanta amistad que parecían estar en tiempos de paz[331]".

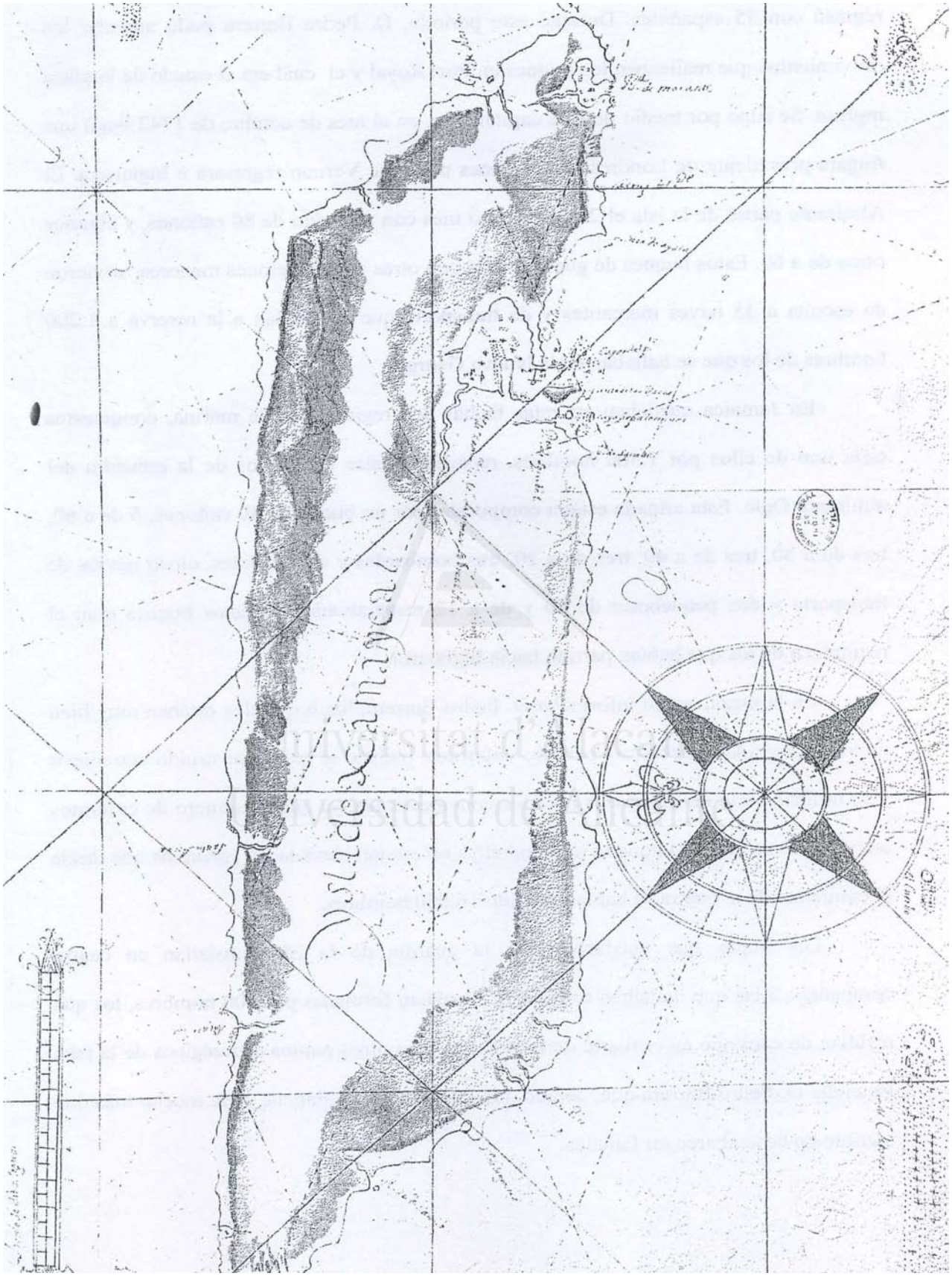
En lo referente al Caribe y, una vez consumado el desastre inglés en las costas de Cartagena, un habitante de Santiago de Cuba, con el pretexto de haber liberado a unos prisioneros ingleses en el Bayamo, se introdujo en Jamaica en el mes de agosto de 1741. "Muy estimado por Vernon", no abandonó la isla hasta el 30 de noviembre, cuando, junto con algunos españoles más, escapó. Durante su estancia, compartió mesa con el Almirante inglés repetidas veces, quien "siempre se mostró interesado por las fortificaciones existentes en La Habana y Bahía Honda".

El día 4 del mismo mes partía del puerto jamaicano una fragata con la misión de bloquear el puerto de Santiago de Cuba, y el 22 entraron en Port Royal más de 20 embarcaciones cargadas con víveres y pertrechos para la Armada, convoyadas por dos buques de guerra.

El 26 de septiembre Vernon ordenó a todos los capitanes que armasen sus buques, y el 4 de octubre partieron en dirección al cabo de Doña María, donde la escuadra debía esperar a los navíos que transportaban las milicias de Nueva Inglaterra.

[330] El Mercurio. Junio. 1741. pág.- 104. En esta página se puede encontrar una relación detallada de todas las previsiones presupuestarias para el año de 1741, sólo en referencia al ejército.
[331] El Mercurio. Noviembre. 1742. págs.- 109-111.


ISLA XAMAICA CON SVS PVERTOS Y BAXOS
Tierra de Cuba por la costa del sur
Cabo morante
Rio a cidronia
C. de Cruz
Rio Grande
Rio Salado
Punta negrillo
Porcelan
Cayo Largo
Cayo Rasso
Cayo Rasso
Cayo Rasso



A.G.I. Mapas y Planos, Santo Domingo, 53. Isla de Jamaica.

Esta tropa llegó los días 23 y 24 de octubre en 20 embarcaciones, cada una de ellas con 100 hombres.

Las fuerzas marítimas de Vernon en Jamaica estaban compuestas por 8 buques de guerra de entre 40 y 70 cañones, 6 fragatas de a 20, tres brulotes de a 10, dos bombardas de a 8, un paquebote de a 10 y un bergantín de a 10. Su marinería sufrió durante los meses de agosto, septiembre y octubre la pérdida de 1.500 hombres. Por estos motivos, se veían los ingleses obligados a hacer levas constantemente para completar la tripulación de todos los navíos[332].

A principios del año 1742 se obtuvieron más noticias de Jamaica en Santiago de Cuba por mediación Miguel Pérez, otro vecino de la ciudad que había pasado a Jamaica en febrero con un pliego para el Almirante Vernon. A su llegada a la isla reconoció haber visto 22 buques de guerra, de los que 13 estaban en carena. Dos semanas después se avistaron fuera de los cayos 18 navíos más, de guerra y transporte.

El 16 de marzo Vernon se encontraba fuera de Jamaica con diez de sus buques y Ogle en Kingsiston, quien se hizo a la mar el 18 del mismo mes con cuatro navíos más.

Tras reclutar a toda la gente de la plaza que se pudo, el 19 de marzo de 1742 el Gobernador de Jamaica partió de Port Royal con un buque de 70 cañones. Toda la tropa y milicias que llevaban sumaban 4.500 hombres, incluyendo algunos refuerzos de Europa, agregándose a este número 800 negros. Esta expedición dejaba la isla prácticamente sin gente y con sólo tres navíos reparándose.

Seis de los bajeles que iban con Vernon se dirigían a La Guayra, donde esperarían a la tropa española de refuerzo que debía llegar embarcada procedente de San

[332] A.G.S. Leg 398.3-913. Secretaría de Marina. Noticias de Jamaica. Septiembre, octubre y noviembre de 1741.

Sebastián[333]. Después atacarían Puerto Cabello. Las noticias, mal fundadas, eran que Vernon se juntaría con Ogle en Cartagena o en Portobelo, desde donde pasarían a tomar la ciudad de Panamá, y de esta forma favorecer a Anson, que llegaba por el Mar del Sur muy falto de víveres, con tres de los cinco buques con los que partió de Inglaterra[334].

Durante el año 1743 se armó un navío de 80 cañones en Jamaica, que se sumó a otros 14 que ya se encontraban en la isla. Otros cuatro ejecutando operaciones de vigilancia y corso, uno en las inmediaciones de Santiago de Cuba y otros tres cerca de Cartagena y Portobelo. Además, una flota de 66 embarcaciones mercantes había partido en dirección a Inglaterra, convoyadas todas ellas por un buque de guerra[335].

Por orden de Francisco de la Vega, Gobernador de Santiago de Cuba, uno de sus capitanes, Pedro Barrera, pasó a Jamaica con la intención de realizar un canje de prisioneros. Éste estuvo en la isla durante un periodo de 12 días, transcurridos los cuales regresó con 35 españoles. Durante este periodo, Pedro Barrera pudo apreciar los movimientos que realizaban los buques en Port Royal y cuál era el estado de la plaza inglesa. Se supo por medio de este capitán que, en el mes de octubre de 1742 llegó una fragata procedente de Londres con órdenes para que Vernon regresara a Inglaterra. El Almirante partió de la isla el 28 del mismo mes con un navío de 80 cañones, y algunos otros de a 60. Estos buques de guerra, junto con otras embarcaciones menores, sirvieron de escolta a 35 naves mercantes y de transporte que condujeron a la reserva a 1.200 hombres de los que se hallaban en la Nueva Georgia.

En Jamaica quedaban en estas fechas dos regimientos de marina, compuestos cada uno por 1.500 hombres, repartidos entre los navíos de la escuadra de los capitanes Ogle y Knowles. Esta armada estaba formada por un buque de 80 cañones, 5 de a 60,

[333] A.G.S. Leg 398.3-796. Secretaría de Marina. 23 de septiembre de 1741. Buen Retiro. Se ordena la partida de los buques. el Nomparel, la Elena, el San Andrés, la Susana, el bergantín San Andrés, el San Nicolás, el aviso del consulado la Asunción, y otra embarcación menor también denominada la Susana.
[334] A.G.S. Leg 398.3-912. Secretaría de Marina. Noticias de Jamaica. Febrero de 1742.
[335] A.G.S. Leg 399.1-166. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 24 de agosto de 1743. La Habana.

tres de a 50, tres de a 40, tres de a 20, tres bombardas y dos brulotes, cinco navíos de transporte y dos paquebotes de 10 y de a 12 respectivamente.

En la plaza, según informaba Pedro Barrera, "los hospitales estaban muy bien provistos de todo lo necesario. Incluso se había construido uno nuevo y se utilizaba uno de los navíos para los convalecientes, ya que el número de enfermos era siempre crecido". Aunque la mortandad ya no era tan elevada, se calculaba que desde el comienzo de la guerra se habían perdido 16.000 hombres.

Las tropas que quedaban para la guardia de la isla consistían en cuatro compañías formadas por 400 hombres, los que residían de continuo en el fuerte de Port Royal y en otros puntos estratégicos de la isla. Entendía Pedro Barrera que, debido a la insuficiente vigilancia, "sería mucho más que factible un desembarco en Jamaica".

Las milicias de la isla las componían los vecinos y habitantes del lugar, los que debían sumar unos dos mil. A este número había que añadir los negros, mulatos y "otros de poca utilidad en caso de defensa".

En lo referente al comercio, "florece en esta isla y lo entienden cada día, no sólo en tierra firme, pero generalmente en todas las costas españolas, cuyos retardos son considerables en oro y plata, pues a este fin hay de continuo de 18 a 20 embarcaciones de todos los tamaños tratando, y vuelven unas con 40, 50 y 60.000 pesos, según la cargazón que cada una distribuyó a la riqueza casi imposible de dicha isla, y por el presente la más abundante en oro y plata, y no hay duda de que para mantenerle concurren los españoles y que a este fin se hallan actualmente algunos en la isla, pero es difícil poderlos descubrir por las medidas que cada uno toma para ponerse al abrigo en caso tan delicado[336]".

[336] A.G.S. Leg 399.1-144. Secretaría de Marina. Noticias de Jamaica. 24 de diciembre de 1742.

Mientras tanto los esfuerzos continuaban incrementándose en Gran Bretaña. La Cámara de los Comunes no cesó en su intento y, en 1743 el Parlamento aprobó la siguiente relación de subsidios:

> *"para 4000 marineros, 280.000 libras; para las guardias y guarniciones inglesas, 647.862; para Gibraltar y Mahón, 266.616; para 11.550 marineros, 206.253; para 16.359 hombres destinados en Flandes, 534.763; para la paga de 16.000 hannoverianos, 657.888; para 6.000 heseses, 161.607; para las tropas de tierra, 35.075; para el flete de embarcaciones de transporte, 133.878; para fortificar la Georgia, 12.000; para las fortificaciones en África, 10.000; subsidio para la reina de Hungría, 500.000; para el ordinario de la marina, 188.558; para el valor del Fondo General, 58.869; para el Hospital de Greenwich, 10.000; para remplazar sumas sacadas del fondo de extinción, 14.939; para la iglesia de Westmister, 4.000; para el puente de Westmister, 25.000; para los oficiales reformados de mar y tierra, 26.137; para la pensión de las viudas de los oficiales, 3.918; para los gastos extraordinarios del año 1742, 41.435; y un millón que se había de sacar con una cláusula de cierta suma, 1.000.000: TOTAL.- 13.817.788 LIBRAS*[337]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[337] El Mercurio. Abril. 1743. pág. 89-91.

TERCERA PARTE

1.- Torres recibe órdenes para abandonar América: 1741

En cartas de 18 y 22 de mayo de 1741 el Almirante Torres comunicó a la Corte española que los ingleses se habían retirado de Cartagena, aunque desconocía el resultado del ataque a la ciudad. La noticia la dio a conocer un corsario que entró en las colonias francesas con cuatro presas inglesas[1].

Mientras tanto, en La Habana, las tormentas complicaron las operaciones de la escuadra de Torres. En la última de ellas, en el mes de mayo, ardió una parte importante del navío el Invencible, del que sólo se pudo salvar a la tripulación haciendo uso de las lanchas de las demás naves. Pese al peligro que suponía la carga de pólvora que albergaba el buque, se consiguió que estallase en el agua, pero no se pudo impedir la destrucción de algunas casas y que la explosión provocase la muerte de algunos vecinos. Los demás navíos rompieron sus mamparas y sus vidrios, ardiendo parte de el Príncipe. Algunos de los pedazos que saltaron de la fragata capitana cayeron en el Santa Ana y en la Reina, provocando importantes daños en el primero de ellos. En la Reina hubo dos muertos y en el Invencible fallecieron algunos más. Torres se salvó por la proa de su buque, que hizo de parapeto, aunque cerca de él murió un hombre. Como consecuencia, tuvieron que descargar la mayor parte de la pólvora del resto de los buques, dejando solamente la suficiente para cinco tiros por cañón en cada uno de ellos.

[1] A.G.S. Leg 398.2-596. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 5 de junio de 1741. La Habana.

Los Muertos y Heridos que hà ãrido en los Vaxeles de la Esquadra General D. Rodrigo de Torres con motiuo del Incendio que padecio vitana de ella el dia Treinta de Junio proximo pasado.

606
S.M. 398-2

Cabos		Soldados		Artilleros		Marineros		Grumetes		Pajes		Criados		Total	
Muert.	herid.	Muert.	herid.	Muert.	heridos	Muert.	herid.	Muert.	herid.	Muert.	herid.	Muert.	herid.	Muert.	heridos
		2				1			1			2		5	1
		1	1											1	1
	1			1		1	2		2	1	1			3	7
			1												1
					1				1						2
								1						1	
0	1	3	2	1	1	2	2	1	4	1	1	2	0	10	12

Havana 6 de Julio de 1741.

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 398.2-606. Relación de los fallecidos en el incendio del buque Invencible. La Habana, 6 de julio de 1741.

Los días 23 y 27 de mayo entraron en La Habana tres embarcaciones cargadas con víveres procedentes de Veracruz, pero con ellas llegó la noticia de la suspensión del envío de caudales debido al riesgo que suponía movilizar el tesoro, una vez conocido lo que había ocurrido en Cartagena, y conocer la gran cantidad de buques enemigos que merodeaban en la zona. En prevención de que la siguiente misión de los ingleses fuese atacar Veracruz, se destinó para su defensa a los navíos habitualmente encargados del transporte del dinero, la Europa y la Bizarra. El tesoro había sido conducido a otro lugar para facilitar su resguardo, lo que provocó una importante insuficiencia en los presupuestos de la ciudad, y que tuvieran que pedirse nuevos préstamos a los vecinos, además de disponer de 200.000 pesos de particulares depositados en la Contaduría de Veracruz[2].

Casi dos años después de su llegada a América, Torres se había visto incapaz de llevar a cabo la totalidad de las operaciones encomendadas y, a la postre, por cartas de 16 de mayo, el Almirante recibió la orden de ejecutar la retirada de la escuadra y regresar con ella a España. El viaje de vuelta lo deberían realizar los 13 navíos que la componían, permitiéndose para el trayecto el registro de oro, plata y frutos de la isla, aunque, si el Gobernador consideraba que los buques eran necesarios para la defensa de la plaza, entonces deberían permanecer allí hasta nuevo aviso.

Para dilucidar el asunto se mantuvo una reunión a la que acudieron el Gobernador de la Habana, Juan Francisco Guemez y Horcasitas, y el Almirante Torres. Fue este último quien apoyó de forma reiterada el traslado de los buques a la península, aunque finalmente prevalecieron las opiniones del Gobernador. La murallas de la plaza por la parte de tierra eran insuficientes para que, en caso de ataque, se pudiera evitar un desembarco enemigo. Justificó el Gobernador, además, que era notable la insuficiencia

[2] A.G.S. Leg 398.2-596-597. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 5 de junio de 1741. La Habana.

de tropa para enfrentarse a los enemigos por tierra sin el personal de los buques. Pese a ello, Torres insistió por escrito a la Corte para que mediase y fuera aprobado su regreso a Cádiz, "procurando en el ínterin tener como hoy están, los 10 navíos de mi cargo preparados para navegar, y habilitando El Príncipe para que también lo esté, pues la Europa y la Bizarra, por las de oficio que escribí al Almirantazgo y a la Secretaría de Estado, comprenderá V. S se mantienen en la Veracruz, y el desgraciado suceso de el Invencible, haciendo presente al mismo tiempo que reforzando esto con tropas, artillería y armas, no será tan sensible la falta de los navíos, y muy útil que se restituyan a Europa para su mejor conservación, con especialidad de los de 70 cañones que en caso preciso se podrán mudar con otros menores. También prevengo a V. S que, en el caso de que se me repita la orden de retirarme a España, después de enterado S. M. del suceso de Cartagena, inmediatamente sin esperar esta respuesta lo pondré en ejecución con todos los navíos que tenga incorporados...[3]"

La escuadra, compuesta de 13 buques y una tropa de más de 5.000 hombres, suponía un importante refuerzo para las defensas de la ciudad. Además, su presencia en aguas caribeñas obligaría a los navíos ingleses a navegar en formación o, cuanto menos, a desplazarse siempre en destacamentos superiores a la escuadra española. Los buques podrían haber salido en busca de navíos británicos, frustrar algunas de sus operaciones, cortar sus comunicaciones o apresar convoyes que procedieran de Europa o de Nueva Inglaterra. No obstante, acabaron prevaleciendo los motivos que explicaban la inutilidad de la persistencia y manutención de tantos buques en el Caribe: en Cartagena no podía subsistir una escuadra tan grande por la falta de víveres, e incluso, sin ser tan grande el déficit, se carecía de los materiales necesarios para las carenas y reparos que exigían los navíos. En Puerto Rico y en Santiago de Cuba se sufrían los mismos inconvenientes. En

[3] A.G.S. Leg 398.2-617. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 30 de julio de 1741. La Habana.

Caudal Existente en las Cavas de Veracruz 1.030U006p ~
El que aora se remite à ellas . . . . . 1.300U000p ~

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

2.330U006p ~

746

S.M. 398-2

Distribucion de esta Cantidad.

La la Esquadra del S.r D.n Rodrigo de Torres	236U730p ~
Para la situacion de la Havana	265U753p 4. ~
Para Santo Dominoo en la Isla Española	375U207p 4: 1 3/4
Para Puerto Rico	136U166p 1: 1/2
Para Cuba	122U038p 3: 8.
Para Cumana	84U110p 6: 9.
Para Piquetes, Forzados, y fortificacion en la Florida . . .	80U000p ~
Este es el caudal que ha de llevar aora la Binarra	1.300U006p 3: 7 3/4

Segunda Remission

La dos años de obras de fortificacion de la Hav.a hasta Junio de 740	20U000p. ~
Para el mismo tiempo del Tonton	10U000p. ~
Para Fabrica de Navios en aquel Arsillero	100U000p. ~
Para Compra de Tavacos	200U000p. ~
La la Esquadra del S.r D.n Blas de Lezo	100U000p. ~
Para la del S.r D.n Rodrigo de Torres	300U000p. ~
	730U000p. ~

Lo que existe, y se ha de remitir a Veracruz . 2U.ves 330U006p
Lo que de ello se distribuye . . . . . 2U.ves 030U006p 3U.s 7 3/4 s.
Quedan en aquellas Arcas p.a gastos de ag.a Lu.co 279U999p 4U.s 4 1/4 s.

Haya en la Veracruz 1U.n 010U006p
se remiten en oro con el Conductor . . . 124U000p
En cartas de Credito 166U000p
1U.n 300U006p ~

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 398.2-746 y 670. Remisiones de provisiones desde Veracruz a La Habana.

Veracruz podrían subsistir en lo referente a víveres, pero no en cuanto a materiales de carena y reparos, a lo que cabría añadir que, por estar la ciudad dentro del seno americano, rara vez podrían acudir y llegar a tiempo sus socorros a otros lugares, además de ser un puesto que suponía demasiados riesgos, epidemias y deserciones. La Habana era una plaza menos expuesta a las epidemias, con mayor abundancia de víveres. Para las carenas sólo se podía contar con maderas, por lo que era necesario transportar desde el Reino de México el resto de los materiales y pertrechos, lo que incrementaba de forma considerable los gastos del Real Erario. A esto último habría que sumar las constantes necesidades de carena, debido fundamentalmente al fuerte sol, que perjudicaba a las maderas y "a las intensas lluvias que las pudren, además de la broma que hay dentro de aquel puerto, que echa a perder los fondos de los barcos". Considerable era también el peligro que existía de que las embarcaciones encargadas de conducir los géneros fueran apresadas, como ocurría frecuentemente. "Si la escuadra estuviese en El Ferrol se podrían lograr grandes ventajas, entre otras cosas porque se conservaría mucho mejor la salud de los buques y de la tropa. Los suministros para pertrechos, carena y armamento serían mucho más seguros, más a tiempo y más baratos que en América. Abastecer Tierra Firme desde el cabo de Gracia de Dios, en la provincia de Guatemala, hasta el río Orinoco, se ejecutaba desde El Ferrol en los mismos días que desde La Habana, lo que quedaba probado con los galeones que, desde Cádiz a Cartagena, tardan entre 40 y 44 días en su navegación, mientras que desde El Ferrol a Cartagena de Indias el trayecto podía ser de un mes[4]"

En este mismo año también se produjeron los fallecimientos del Duque de la Conquista, Virrey de Nueva España[5], y Blas de Lezo[6], Almirante de la Armada de

[4] A.G.S. Leg 398.2-793. Secretaría de Marina. Reflexiones sobre qué hacer con la escuadra de El Ferrol. Octubre de 1741.
[5] A.G.S. Leg 398.2-652. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 28 de octubre de 1741. La Habana.

Barlovento en Cartagena de Indias y principal responsable de las defensas de la ciudad durante el asedio inglés.

Por lo que concierne a la situación del conflicto en Europa y, con las escuadras franco-españolas bloqueadas en el puerto de Tolón, las acciones militares desplegadas en territorio italiano constituyeron un fracaso en su avance. Montemar se vio obligado a retirarse del Milanesado, lo que le costó la destitución el 9 de septiembre de 1741. En agosto del mismo año, una escuadra británica se presentó en Nápoles y, con la amenaza de bombardear la ciudad, obligó a Carlos VII, hijo de Felipe V de Borbón, a firmar una declaración de neutralidad y a prometer que no cooperaría con los españoles en el norte de Italia. Esta escalada de desastres se vio confirmada con los fracasos del cuerpo expedicionario de Glimes, a quien habían ayudado los franceses. Éste, después de ocupar Saboya, tuvo que abandonarla en septiembre de 1741 a causa de un contra-ataque austriaco. Este cuerpo fue sustituido por el del Marqués de la Mina, que consiguió recuperar el Ducado Saboyano a finales de año.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

2.- Continúan las operaciones de suministros desde la península: 1741

Las operaciones de suministro en el año 1741 se complicaron, más por falta de embarcaciones que por escasez de efectos en los arsenales españoles. A todo ello, se sumó la peligrosidad que implicaba cruzar el Atlántico y navegar por el Caribe, debido fundamentalmente a que el número de los buques de guerra ingleses era más que considerable.

[6] A.G.S. Leg 398.2-651. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José de la Quintana. 7 de septiembre de 1741. La Habana.

En el mes de marzo de 1741 el Marqués de la Ensenada comunicó a José de la Quintana la orden para que se habilitasen tres embarcaciones cargadas todas ellas con armas y víveres[7]. Estos buques partirían desde el puerto de San Sebastián con cuatro días de diferencia entre ellos, aminorando de esta forma los riesgos de una posible captura[8]. Además de los mencionados, también se preparaban cuatro pingues en El Ferrol, cargados con harinas y pertrechos. La derrota que seguirían estas embarcaciones, aconsejada por Rodrigo de Torres, sería la de Santa Marta, sin pasar por Puerto Rico, trayecto éste que no era el habitual, y con el que se pretendía que las embarcaciones no fueran capturadas por los británicos.

El 13 de marzo también partían desde El Ferrol los navíos de guerra el León, San Isidro y la Galga, comandadas por Ignacio de Dautivil, además de dos de los cuatro pingues, el San Francisco de Asís y el San Lorenzo[9]. El 25 y 27 de marzo otras dos embarcaciones partirían con destino a América cargadas de víveres, el Rosario y el San Mateo[10].

Aunque se pusieron todos los empeños, la consecución de embarcaciones resultó siempre una tarea muy difícil, tanto en Cádiz[11] como en los puertos del norte de España[12]. Se recurrió de forma repetida a la contratación de buques extranjeros, alternativa ésta rodeada de una enorme complejidad. Otras veces, las presas que se

[7] A.G.S. Leg 398.1-196. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a José de la Quintana. 13 de marzo de 1741. Buen retiro.
[8] A.G.S. Leg 398.1-199. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Manuel de las Casas. 13 de marzo de 1741. Buen Retiro.
[9] A.G.S. Leg 398.1-206. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a José de la Quintana. 13 de marzo de 1741. Graña.
[10] A.G.S. Leg 398.1-206. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a José de la Quintana. 28 de marzo de 1741. Graña.
[11] Aunque son algunas las embarcaciones que se logran fletar, entre ellas la fragata San José, que partía del puerto de Cádiz el 6 de mayo, cargada con harina, aceite, garbanzos, etc. A.G.S. Leg 398.1-252. Secretaría de Marina. Francisco de Varas a Cenón de Somodevilla. Cádiz.
[12] A.G.S. Leg 398.1-231-232. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 10 de abril de 1741. San Sebastián.

hacían a los ingleses eran utilizadas para transportar los efectos al otro lado del océano[13].

En el mes de abril, uno de los navíos contratados y fletado en Cádiz, fue apresado por una escuadra inglesa en las costas de Gibraltar[14]. Otro de los buques contratados, de procedencia francesa, debía navegar con bandera, pasaportes y despachos franceses. La finalidad era hacer pensar a los ingleses que el navío se dirigía a Granada, Santo Domingo o La Martinica. De esta forma, si la carga era confiscada por algún buque británico, ésta podría ser devuelta a Francia[15]. Este navío se hizo a la vela el 11 de mayo, habilitado con despachos de la aduana de Bayona[16].

Desde la salida de la escuadra de Torres en el verano de 1740, hasta la fecha, diez de las trece embarcaciones que habían partido desde Galicia habían llegado a América. A ellas habría que sumar cuatro buques franceses y uno holandés que habían partido desde el puerto de Cádiz[17].

En el mes de octubre comenzaba a prepararse el envío de embarcaciones a Caracas para que, desde allí se transportaran 1.000 hombres a La Guayra y a Cartagena de Indias. En cada uno de los navíos irían 36 soldados y 6 artilleros[18]. Destinados al efecto estarían seis buques de la Armada, uno del consulado y el resto deberían encontrarse, en un plazo de tiempo corto, donde se pudiese. Sus nombres eran el Nomparel, la Elena, el San Andrés, la Susana, el bergantín San Andrés, el San Nicolás, el aviso del consulado la Asunción, y otra embarcación menor también denominada la Susana.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[13] A.G.S. Leg 398.244. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 23 de abril de 1741. La Graña.
[14] A.G.S. Leg 398.1-239. Secretaría de Marina. Francisco e Varas a José de la Quintana. 15 de abril de 1741. Cádiz.
[15] A.G.S. Leg 398.1-232. Secretaría de Marina. Manuel de las Casas a Cenón de Somodevilla. 10 de abril de 1741. San Sebastián.
[16] A.G.S. Leg 398.1-252. Secretaría de Marina. Manuel de las casas a Cenón de Somodevilla. 15 de mayo de 1741. San Sebastián.
[17] A.G.S. Leg 398.2-583. Secretaría de Marina. 20 de junio de 1740.
[18] A.G.S. Leg 398.3-798. Secretaría de Marina. 24 de septiembre de 1741. San Ildefonso.

La operación, junto con todas las peticiones que Bernardino Freire consideraba imprescindibles para llevarla a cabo, era aprobada por el Secretario de Estado y de Marina el 23 de septiembre de 1741[19]. Las embarcaciones estarían comandadas por José Yansi, quien quedaría bajo las órdenes del Gobernador de La Guayra a su llegada a aquella plaza, Gabriel de Iuluaga[20]. Por la necesidad de mantener el mayor secreto en la expedición, se comunicaría que los buques se dirigían, bien a las Islas Canarias, o bien a La Habana.

Los navíos llevarían en sus bordos 90 días de víveres. Para ello se calculaban necesarias un total de 130.000 raciones, de las que sólo quedaban 75.000, siendo estas sólo suficientes para el transporte de 500 ó 600 soldados. Debido a la gran cantidad de agua que debían transportar los navíos, no se consideraba posible cupiesen las carnes ni las harinas[21]. Tampoco se disponía de pilotos adecuados para la expedición[22], y se echaban en falta oficiales mayores que comandaran las embarcaciones[23].

Finalmente, sería la Compañía Guipuzcoana la encargada de transportar la tropa hasta La Guayra. Cuando las embarcaciones de El Ferrol llegasen a dicho puerto, esperarían a las de la Compañía y, una vez allí, se les conduciría a Cartagena de Indias. Cuando se encontraran en la ciudad, Sebastián Eslava dispondría de los hombres que necesitase y pudiera mantener. El resto, además de la tropa, artillería y pertrechos de los buques perdidos en el sitio de la ciudad que no se necesitasen, serían enviados a La Habana, para que fueran utilizados por la escuadra de Torres y para los buques en construcción.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[19] A.G.S. Leg 398.3-796. Secretaría de Marina. 23 de septiembre de 1741. Buen Retiro.
[20] A.G.S. Leg 398.3-798. Secretaría de Marina. 24 de septiembre de 1741. San Ildefonso.
[21] A.G.S. Legs. 398.1-307 a 310. Secretaría de Marina. Octubre de 1741.La relación de todo lo que finalmente se transporta en las embarcaciones.
[22] A.G.S. Leg 398.1-336. Secretaría de Marina. Octubre de 1741. Finalmente se consiguen pilotos en Asturias que recientemente habían llegado procedentes de La Habana.
[23] A.G.S. Leg 398.3-795. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 23 de septiembre de 1741. La Graña.

3.- Últimas noticias desde La Habana estando Torres al mando: 1741-1742

El 21 de junio de 1741 llegaba a La Habana el pingue Nuestra Señora del Rosario cargado de provisiones[24]. El 29 del mismo mes, Andrés Jiménez comunicaba la llegada de otras tres embarcaciones cargadas de víveres, procedentes todas ellas de Veracruz[25]. El 20 de julio entraba en La Habana la embarcación nombrada San Mateo, procedente de El Ferrol[26]. El 22 de octubre entró en el puerto la fragata Puerto Real, comandada por José de Larrea, la que había salido desde San Sebastián despachada por el intendente Manuel de las Casas[27], todas ellas con productos de primera necesidad para la subsistencia de la plaza. Parte de estas provisiones llegaron corrompidas a la isla, por lo que se tuvo que echar al mar la tercera parte y se tomaron medidas para que el vecindario no las consumiera.

Benito Antonio Espínola[28] comunicaba desde Veracruz que los navíos Europa y Bizarra se encontraban preparados para partir el 10 de octubre, comandados por José Antonio de Herrera, con los caudales que el difunto Virrey se había comprometido a servir a La Habana. El total de este tesoro ascendía a 2.491.316 pesos[29]. Este envío motivó a Torres a partir con 10 de sus buques a encontrar y resguardar el presupuesto

[24] A.G.S. Leg 398.2-574. Secretaría de Marina. Andrés Giménez a Cenón de Somodevilla. 16 de junio de 1741. La Habana.
[25] A.G.S. Leg 398.2-594. Secretaría de Marina. Andrés Giménez a Cenón de Somodevilla. 29 de junio de 1741. La Habana.
[26] A.G.S. Leg 398.2-611. Secretaría de Marina. Andrés Giménez a Cenón de Somodevilla. 20 de julio de 1741. La Habana.
[27] Manuel de las Casas Cuadra (1703-1751) era Intendente interino de Marina en San Sebastián desde noviembre de 1739, y en propiedad desde septiembre de 1740, cargo que desempeñaba al fallecer en mayo de 1751.
[28] Benito Antonio Espínola (1687-1774), de origen genovés, había ascendido a Jefe de Escuadra en agosto de 1737, y Comandante jefe de la Escuadra de Barlovento en 1738. En 1746 fue ascendido a Teniente general de la Armada y nombrado marqués de Espínola. Fue miembro del Consejo de Guerra, en Andujar Castillo, F. *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada 1996, pp. 271-272.
[29] A.G.S. Leg 398.2-786. Secretaría de Marina. Septiembre de 1741.

procedente de Veracruz en la sonda de la Tortuga, lo que realizó con éxito después de doce días de navegación.

El pingue San Nicolás y la balandra la Aurora, que acompañaron a la Europa y a la Bizarra en el trayecto, entraron en La Habana el 12 de noviembre, cargados con palos de arboladura y con una presa inglesa. Este mismo día, Miguel de Aranguren[30], también llevó hasta el puerto de la ciudad otra presa realizada por el buque la Castilla.

Por disposición de Torres se estaban armando una goleta y una balandra, con 480 hombres, para oponerse a los corsarios ingleses que cruzaban constantemente la Canal Vieja. Al mando de estas dos embarcaciones quedaban Luis Gijón y Luis de Velasco[31].

Rodrigo de Torres se desplazó a Cartagena de Indias en el mes de octubre de 1741 con la intención de recabar información de ingleses y valorar con los cargos de gobierno de la ciudad las posibilidades de realizar alguna operación contra el enemigo. Torres pretendía que se sumasen algunos buques de la Armada de Barlovento a su escuadra, lo que no consiguió. Se quedó en Cartagena cargando algo de carne y pan, realizando reparaciones en los buques y desembarcando enfermos en los hospitales, de los que, según sus palabras, fallecía una media de 120 diarios debido a una epidemia[32].

En abril de 1742 Torres confirmaba la llegada de socorros a Jamaica, noticia que se había obtenido por los prisioneros de un buque inglés naufragado, los que no desvelaron nada acerca de las intenciones británicas. Luis Gijón fue destinado con una balandra a recoger todo lo que aún se pudiese usar del buque británico, siendo atacado

[30] Nacido en Urnieta en 1716, Miguel Aranguren Goyenechea había ascendido a Alferez de Navío en agosto de 1740.
[31] A.G.S. Leg 398.2-668. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a Cenón de Somodevilla. 28 de noviembre de 1741. La Habana.
[32] A.G.S. Leg 398.2-739. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José de la Quintana. 15 de diciembre de 1741. Cartagena de Indias.

por seis piraguas con 180 marinos ingleses, perdiendo la vida en el enfrentamiento 120 de ellos[33].

La Bizarra atracaba en el puerto de Veracruz el 10 de noviembre con algunas milicias y caballería, y con estos aportes de tropa Torres consideraba las defensas de la plaza suficientes[34]. También hasta allí navegaría el navío el Fuerte, el que conduciría más dinero hasta La Habana en septiembre de 1742[35].

La escuadra de El Ferrol, después de su última revista, en opinión de Torres, quedaba lista para cualquier operación[36]. Pero sus escritos eran ambiguos y estaban llenos de contradicciones. Tan sólo dos meses después, el Almirante consideraba que las provisiones de que disponía eran muy limitadas, además de ser insuficientes la artillería, la gente y las jarcias, lo que le obligaba constantemente a abastecerse, de todo aquello que se podía, en las colonias francesas[37].

Esta armada, a fecha de 26 de noviembre de 1742, estaba compuesta por 19 naves, entre buques de guerra y embarcaciones menores, con un total de 4.557 hombres de tropa[38].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Con motivo de haber avistado una fragata inglesa en el cabo de San Antonio, el 28 de enero se destacó al jefe de escuadra, Benito Antonio Espinola, con los navíos Europa, Castilla y Real Familia a inspeccionar la zona, los que regresaron a La Habana sin hallar ningún rastro de los enemigos.

---

[33] A.G.S. Leg 398.2-898. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José de la Quintana. 1 de abril de 1742. La Habana.
[34] A.G.S. Leg 398.2-908. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José de la Quintana. 1 de abril de 1742. La Habana.
[35] A.G.S. Leg 398.2-941. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a José del Campillo. 6 de septiembre de 1742. La Habana.
[36] A.G.S. Leg 398.2-966-967. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 9 de diciembre de 1742. La Habana.
[37] A.G.S. Leg 398.3-889. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 27 de febrero de 1742. La Habana.
[38] A.G.S. Leg 398.2-962. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del campillo. 9 de diciembre de 1742. La Habana. los buques Glorioso, Reina, Real Familia, San Antonio, Santa Ana, Nueva España, Fuerte, San Luis, Castilla, Príncipe, Santiago, fragatas San Mateo, San Ciriaco y San Pedro, y bergantín Prudente, además de un burlote, el pingue San Lorenzo, el paquebote Quinto y la balandra San José.

El 26 de enero entró en el puerto de la ciudad Diego Morgan, con su embarcación cargada de jarcias, lonas y clavazones para la escuadra.

El mismo día 26, a causa de haberse avistado otro buque de 60 cañones inglés, se preparó una nueva salida de tres embarcaciones en su busca, a fin de alejarlo de la zona. Estos buques navegarían acompañados de un jabeque bien armado que buscaría a dos balandras que habían sido vistas navegando cercanas a la costa.

Durante el verano de 1742 los españoles intentaron apoderarse de la plaza inglesa de la isla de San Simón, en La Florida, en una campaña que se esperaba que acabase influyendo a La Carolina. Estos hechos provocaron un aumento en la circulación de las naves españolas en el Mar Caribe: el 17 de junio, una balandra armada en guerra y comandada por Juan de Vilajuana partía de Vercacruz con 24.000 pesos; el 18 de junio los buques Castilla y Fuerte entraron en el puerto de La Habana con una presa inglesa procedente de Campeche; el 14 de julio se destacó a Andrés Regio con los navíos Fuerte, Reina y Nueva España a la sonda de la Tortuguilla, con la intención de esperar y conducir hasta La Habana algunos navíos franceses y otras embarcaciones españolas que se hallaban cargadas en la ciudad de Veracruz con 600.000 pesos, de los que 200.000 eran para la escuadra de Torres, quien aseguraba que la cantidad no alcanzaba ni para la mitad de los gastos y deudas atrasadas, ya que parte de la tropa llevaba más de 25 meses sin percibir ningún salario de campaña.

El 26 de julio partían en busca de una embarcación inglesa un bergantín y una balandra armados en guerra, los que regresaron a puerto sin haber encontrado nada; el 2 y 3 de agosto llegaron a la ciudad cuatro navíos con bandera francesa, encargados de pasar los registros a Veracruz. El 14 de agosto entraron en el puerto las fragatas María y Marta, con el bergantín San Jineto, procedentes de Cartagena de Indias y con 250 hombres de tropa de los navíos que allí se perdieron, entre ellos el capitán de fragata

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Francisco Ugarte. Era tropa de ninguna utilidad para Sebastián de Eslava, por lo que había quedado destinada a suplir la falta de guarnición que experimentaba la escuadra de Torres en La Habana; el 15 partieron de nuevo, la balandra y el bergantín, para convoyar a dos embarcaciones menores cuya misión era la de conducir víveres a La Florida. En general, el aprovisionamiento de La Habana se pudo llevar a cabo aunque no sin dificultad. Las constantes operaciones encaminadas a asegurar el suministro y conducción de presupuestos funcionaron pese a que los buques ingleses, después de lo ocurrido en Cartagena, no cesaron en sus operaciones de vigilancia. Aunque es cierto que éstos siempre estuvieron mucho más interesados en asegurar su comercio que en interceptar las embarcaciones españolas, lo que permitió que algunas rutas quedaran abiertas y libres para la navegación.

Los buques de la escuadra de Torres necesitaban constantemente repararse debido al incesante desgaste que sufrían, incluso aunque sólo se hallasen anclados en el puerto. La esperanza del Almirante era que algunos de ellos fueran reemplazados en caso de que su misión tuviera que prolongarse más en el tiempo, "ya que los nuevos que se construían avanzaban con mucha lentitud, y eran muchas las faltas que padecían[39]".

En cualquier caso, el arsenal de La Habana funcionó a pesar de las inconveniencias y la distancia con España. El comisario de Intendencia, Lorenzo de Montalvo, era quien estaba al cargo de la construcción de los buques y de su administración[40]. Éste debía atender directamente a las órdenes de la Secretaría de Marina y del Almirantazgo. La parte fundamental del transporte de los pertrechos, además de la mayor parte de la financiación para la construcción, quedaba en manos de la Compañía Guipuzcoana, aunque también era de consideración la ayuda aportada por

[39] A.G.S. Leg 398.3-930-93. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 16 de agosto de 1742. La Habana

[40] El vallisoletano Lorenzo Montalvo Ruiz de Alarcón (1704-1778) era desde 1734 Ministro de Marina en La Habana. Por su actitud en la defensa de La Habana durante la Guerra de los Siete Alos sería nombrado Intendente de Marina de Cuna en 1763, y un año después Conde de Macuriges.

el virreinato de Nueva España y la propia Gobernación de La Habana. A los Departamentos se les pedía copias certificadas de las contratas en cuestión de herrajes para armamento, que después eran enviadas a Montalvo, a fin de que se guiara en los precios estipulados[41]. Durante los años 1741 y 1742 debieron haberse construido tres buques de 70 cañones, otros tres de 50, 2 de 40 y dos de 30, pero, en el transcurso de la guerra, el maestro de construcción, Pedro de Torres, tan sólo pudo acabar dos navíos en el astillero cubano.

Los ingleses, a partir de1742, se interesaron mucho más por los envíos a Europa de una buena parte de sus buques de guerra y mercantes. El resto, a partir de entonces, paso mucho más tiempo anclado en Jamaica. Esto provocó que los buques españoles navegaran con menor impedimento, lo que permitió que aumentase su tráfico de forma considerable. En cualquier caso, estos navíos nunca buscaron un enfrentamiento directo con el enemigo, pero fueron incontables las embarcaciones menores que cruzaron de un lugar a otro para la conducción de pliegos y suministros.

Para los británicos, la guerra en América dejó de ser un conflicto de grandes proporciones. Las operaciones militares de envergadura, como la de Cartagena, brillaron a partir de entonces por su ausencia, excepción hecha de los ataques a La Guayra y Puerto Cabello. Pese a todo, la mayor parte de los objetivos que los ingleses persiguieron con la guerra se habían visto cumplidos. Pudiera parecer que sus principales intenciones fueron las de apoderarse de alguna plaza, pero la ciudad de Portobelo fue abandonada casi de forma inmediata y, aunque con total seguridad debieron de tener noticias de lo mal defendida que se encontraba la ciudad de Panamá, nunca intentaron tomarla. Tan sólo el sitio de Cartagena supuso un serio revés a la Armada británica, debido en parte, a una más que posible infravaloración del

[41] A.G.S. Leg 398.1-336. Secretaría de Marina. Órdenes para el asiento de buques en La Habana. Octubre de 1741.

emplazamiento de la ciudad, aunque, el resultado de esta batalla requiere ser analizado teniendo en cuenta la totalidad del conflicto.

La armada española ni había atacado por aquel entonces, ni atacaría intereses ingleses en la zona, como se deducía de una escuadra que, después de más de un año en el Caribe, no realizó ni una sola operación de este tipo. A partir de este momento, los buques británicos aseguraron el comercio en la zona y, junto con el corso, no necesitaron de mayor número de navíos para incomodar a los españoles en América y garantizar la protección y suficiente seguridad a sus comerciantes y hombres de negocios.

4.- La Carolina y Guantánamo: 1742

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

El 9 de mayo de 1742, el Gobernador de la Habana, Francisco Guemez y Horcasitas, entregó a Torres la orden para realizar una expedición contra los intereses ingleses en La Florida. Al Almirante sólo le correspondería aportar y trasladar a la tropa con sus buques. En caso de faltar gente, también existía la posibilidad de buscar voluntarios para que acudieran a formar parte de la expedición.

En casa del Gobernador se celebró una primera Junta el día 10 del mismo mes, en la que se mostraron las cartas del Gobernador de la Florida y la orden expedida para el ataque, junto con algunas noticias adquiridas por prácticos conocedores de aquella zona y del puerto de La Carolina. Torres se mostró desconfiado una vez más, y consideró que sus buques se encontraban demasiado disminuidos de todo, aunque

ofreció finalmente cinco embarcaciones menores, tres fragatas venidas de aviso y la Flecha y una balandra, ambas presas inglesas. Torres justifica su inoperancia en el hecho de que aquel paraje no fuese de mucha profundidad, por lo que consideraba inútil un convoy de navíos de gran porte y mucho calado[42]. Como Comandante de las fuerzas voluntarias sería destinado Antonio Castañeda[43]. Finalmente, las embarcaciones que tomaron partido en dicha expedición fueron: 4 fragatas, 4 pingues, 1 paquebote, 1 galera, 10 balandras, 9 goletas y 2 lanchas[44].

Todas ellas salieron del puerto de La Habana el 28 de mayo y, una vez en La Florida, tomaron rumbo a La Carolina. El 16 de julio llegaron a la Isla de San Simón, donde desembarcaron a pesar de los disparos que realizaron los ingleses. Finalmente, los españoles se adueñaron de la fortaleza. Después de incendiar uno de sus almacenes, se retiraron hasta el fuerte San Federico mientras perseguían a los ingleses, aunque no pudieron darles caza por las "estrechas sendas y caminos desconocidos del lugar". Este condicionante geográfico facilitó que la tropa británica realizase emboscadas, causando varias bajas entre sus perseguidores, hasta que, después de avistar cinco embarcaciones inglesas que se dirigían al puerto de La Carolina, los españoles se retiraron los días 24 y 25 de julio, habiendo quemado el resto de los almacenes de la plaza e incendiando la mayor parte de las casas[45].

Después del fracaso que experimentaron los ingleses en el sitio de Cartagena, Guantánamo, en la isla de Cuba, se convirtió en uno de los objetivos de Vernon. Por noticias recibidas en La Habana del Gobernador de Santiago de Cuba, se supo de la llegada a Guantánamo de una escuadra inglesa. El suceso hizo que se convocase una Junta militar en la ciudad, con la intención de valorar qué tipo y cuánta ayuda se podría

[42] A.G.S. Leg 398.3-981. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres. 28 de mayo de 1742. La Habana.
[43] A.G.S. Leg 398.3-982. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres. 28 de mayo de 1742. Relación de las fuerzas voluntarias encaminadas a la expedición de La Carolina.
[44] A.G.S. Leg 398.3-984. Secretaría de Marina. 28 de mayo de 1742. Relación de las embarcaciones que tomaran partido en la expedición a La Carolina.
[45] A.G.S. Leg 398.3-987. Secretaría de Marina. 18 de agosto de 1742.

prestar para la defensa el lugar. A ella acudieron el propio Torres, el jefe de escuadra Andrés Regio, y los coroneles Juan Bautista de Echeverría y Francisco Rubiani, además del ingeniero ordinario Antonio de Arredondo, "por ser él quien más conocimientos prácticos tenía del terreno".

Los días 29 y 30 de julio de 1741 se confirmó la llegada de 17 buques de guerra a Guantánamo. En La Habana se habilitaron víveres, 30.000 pesos y comenzaron los preparativos para el envío de la tropa necesaria.

El 31 del mismo mes eran sólo ocho los buques de guerra ingleses que se mantenían a la vista, aunque entre éstos y los mercantes que acompañaron a la expedición se contaron hasta 60 velas ancladas.

En La Habana preocupaba que, una vez desembarcados los ingleses, sus intenciones fueran las de pasar a otros lugares de la isla. Desde Santiago de Cuba se envió un destacamento de 400 hombres, y el capitán de Guantánamo, Pedro Guerrero, reforzó los destacamentos con 130 milicianos[46]. Pero por aquel entonces, los ingleses habían desembarcado ya a más de 5.000 hombres en la bahía.

El 14 de agosto la escuadra inglesa se mantenía fondeada, y parte de su tropa desembarcada. En carta de 24 de agosto, y por el relato de dos prisioneros ingleses, se conoció que la escuadra británica estaba compuesta por 20 buques de guerra y 40 mercantes que transportaban 8.000 hombres de tropa y 2.000 negros de desembarco. Su principal objetivo era tomar Santiago de Cuba por tierra.

El 3 de septiembre quedaban en la bahía 4.000 ingleses con ocho cañones montados y sólo ocho buques a la vista. Sin embargo, por desertores ingleses se conoció que, una vez allí, los británicos no juzgaron factible la toma de la plaza, aunque en Santiago de Cuba continuaron convencidos de que las intenciones de Vernon serían las

[46] A.G.S. Leg 398.2-630. Secretaría de Marina. 26 de agosto de 1741. La Habana.

de atacar. Pero el 17 de septiembre anunciaba el Gobernador la salida de la bahía de 17 navíos ingleses y que, de todos los hombres desembarcados, había desertado una tercera parte de ellos. Debido a la falta de gente se habían producido diferencias en el mando británico y mientras los generales de tierra pidieron que se concediese tropa de los buques, Vernon se negó[47].

Los ingleses abandonaron definitivamente Guantánamo el 18 de diciembre de 1741 sin apenas haber disparado, dejando tras de sí muchas armas en la bahía, por lo que se pensó que el embarco de la tropa debió ser precipitado[48]. Para Torres, estos hechos tenían su significado. Según el Almirante, los ingleses no intentarían ninguna empresa más, pues no creía factible que recibiesen más ayudas desde Europa[49]. Obviamente, Torres se equivocaba, y sus argumentos, claramente intencionados, beneficiaban que su escuadra regresase a la Península.

5.- La Habana: 1743-1744

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

La manutención de los buques en La Habana suponía unos gastos elevadísimos. Los costes de la escuadra, desde su llegada en el mes de septiembre de 1740 a las costas americanas, hasta la fecha de enero del año 1743, sumaban 7.048.356 pesos, todos ellos aportados por el virreinato de nueva España y por la Gobernación de La Habana[50].

[47] A.G.S. Leg 398.2-645. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres. 12 de Octubre de 1741. La Habana.
[48] A.G.S. Leg 398.2-881. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 10 de Febrero de 1742. La Habana.
[49] A.G.S. Leg 398.2-878. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 10 de Febrero de 1742. La Habana.
[50] A.G.S. Leg 399.1-2 y 3. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a José del Campillo. La Habana. 10 de Enero de 1743. El documento 399.1-3 es una relación extremadamente exacta de todos los gastos de la escuadra, que se extiende a lo largo de 426 páginas.

En el mes de junio llegaban desde Veracruz otros 2.380.139 pesos[51]. Estos caudales eran conducidos de nuevo por la Bizarra. Debido a lo elevado de la suma del presupuesto, Benito Antonio Espinola partió de La Habana con seis navíos en su busca, aunque, debido a la presencia de buques ingleses en la zona, el 17 de abril se optó por reforzar la misión con otros dos, el Santiago y el San Antonio[52]. Todos ellos entraron en el puerto de la ciudad el 2 de junio de 1742.

Durante los meses de abril, mayo y junio de 1743 llegaron de nuevo algunos víveres procedentes de Veracruz. Los navíos Castilla y Nueva España efectuaron una salida en busca de una fragata inglesa que navegaba en las costas de Matanza[53]. El resto de noticias eran referentes a las obras que constantemente necesitaban los bajeles, siendo éste el principal motivo que provocaba la siempre insuficiente cantidad de caudal para la escuadra. Para estos reparos llegaban palos de arboladura procedentes de Santa Isabel y desde Pensacola. Finalmente, el 27 de mayo se ponía en estado de navegar el primero de los navíos de 70 cañones fabricados por el constructor Pedro Torres en el astillero de la Habana[54]. Para habilitar el buque se tomaron todos los efectos del navío la Reina, incluso su nombre[55].

El día 11 de abril se destacaron 300 hombres al presidio de la Florida, ante la posibilidad de que éste fuese atacado por los ingleses. El envío de tropa llegó menguado por la perdida de una fragatilla debido a un temporal. El 27 entró una embarcación procedente de la Florida en La Habana, que daba la noticia de haberse dejado ver en aquellas costas, durante los meses de marzo y abril, una fragata y dos embarcaciones menores inglesas, y que Oglethorp había pasado a la isla de San Juan con 300 hombres

[51] A.G.S. Leg 399.1-140. Secretaría de Marina. Junio de 1743. La Habana.
[52] Los seis primeros eran: la Europa, Real Familia, Castilla, San Luis, Fuerte, y el bergantín San Mateo.
[53] A.G.S. Leg 399.1-144. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 7 de Junio de 1743. La Habana.
[54] A.G.S. Leg 399.1-136. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a José del Campillo. 1 de Junio de 1743. La Habana.
[55] A.G.S. Leg 399.1-159. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a José del Campillo. 3 de Julio de 1743. La Habana.

A.G.S. Secretaría de Marina. Expediciones a Indias. Leg.-399.1-366. Resúmenes de caudales atrasados a las tripulaciones y guarniciones de los buques anclados en La Habana. Año de 1744.

t

Relacion del Sueldo de Tripulaciones, y Guarniciones, que se han de pagar a los Oficiales, y Gente de Mar, y Guerra, en la Escuadra, que se hallaba en este Puerto al mando del Mar.te General D.n Rodrigo de Torres, y Salcedo, y Capitana Pa.ta por el tiempo de mil setecientos quarenta, y quatro, a excepcion de los dos Navios Europa, y Castilla, que solo se hallan en el descubierto desde primero de Noviembre de este Presente con veinte, y cinco pagas, y seis, y nueve Pras el primero, y con veinte, y quatro pagas el segundo, y la Tragata S.n Nicolas, que no obstante, que no se dexan de pagar, por ser creditos anteriores, la mas de los Bastimentos, echados, y de nueve pagas en plata, y generos, se han dado a los Equipajes de aquellos Buques, y se les acuenta de la Tragata

Oficiales Maiores	Impt.a Inclusive de Desembarco	Oficiales de Mar	Idem de Artilleria	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pajes	Total en R.s de Vellon liquidos
								648042 8
334155 22	344068 20	454115 26	77721 20	567505 32	542278 12	191209 22	25222 14	2538077 32
336426 16	140556 32	264071 30	50130 5	421853 30	622322 18	153561 2	25222 14	2014045 11
132376 16	245342 18	120075 14	36501 5	232082 12	142051 22	57693 14	9091 10	983071 4 9
232760 14	60004 4	227313 22	33054 5	330235 16	385168 22	106564 33	12518 24	1387061 5 4
299388 8	68896 29	239070 6	28194	550738 2	592172 6	210598 11	5426 20	1994049 14
297000 4	103652 8	218069 26	36101 18	313122 4	446460 32	248683 4	17655 10	1680074 5 4
260657 2	72554 23	228073 10	36186 12	223442 10	280968 22	202525 0	16209 26	1320061 7 3
167327 2	45639 2	128530 28	20697 12	194817 6	209930 32	58771 22	7082 4	832073 6 6
260001 26	21582 31	223592 25	28912 32	455038 12	542278 12	205161 22	5426 20	1811095 10
262405 10	77447 22	223042 32	36775 8	443200 8	390479 30	140591 30	12618 24	1586056 28
189566 8	102386 6	261040 22	33154 5	357450 4	281517 25	157869 18	23831 10	1406085 31
264281 6	72195 6	198011 26	35113 8	308088 30	294330 22	128880	25222 14	1326023 10
68109 14		155743 6	4228 12	21546 20	37856 4	29651 22	9027 22	326062 32
18035 10		58887 10		27053 8	8412 16	5416 22	18[illegible]	1[illegible]
18015 30			3662 30	37862 26	25222 8	12510 1		97027 3 27
		70900 28	4222 12	10809 16	8707 14	10809 16		105044 18
15016 14		53870 32	5372 16	27020 8	21121 6	5106 22		127051 30
4398 4		12867 32		5129 14	12566 6	659 4	878 28	26049 20
1669115 02	1424326 31	3137279 1	471527 30	4526992 20	4833848 4	1928903 27	197239 2	20335046 4 23

Nota.

Infanteria de Marina del Batallon de Armada de Barlovento, que se hallan de Guarnicion en los Navios, que se han convisitado sus descubiertos desde 1.° de Sep.tre y 1.° de Noviem.tre de 1742. por no traer las Listas no-que se hallaran quando salieron de Veracruz.

Son mil setecientos quarenta y quatro.

Joseph de Lavaso

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

de tropa y algunos indios, produciéndose una pequeña escaramuza el día 27 de marzo, en la que se perdieron 7 hombres. El 3 de abril, los indios españoles llegaron hasta San Juan, donde observaron que Oglethorp se retiraba y, que desde el día 10 no se tenía noticia de ninguna embarcación ni tropa de tierra británicas en las inmediaciones.

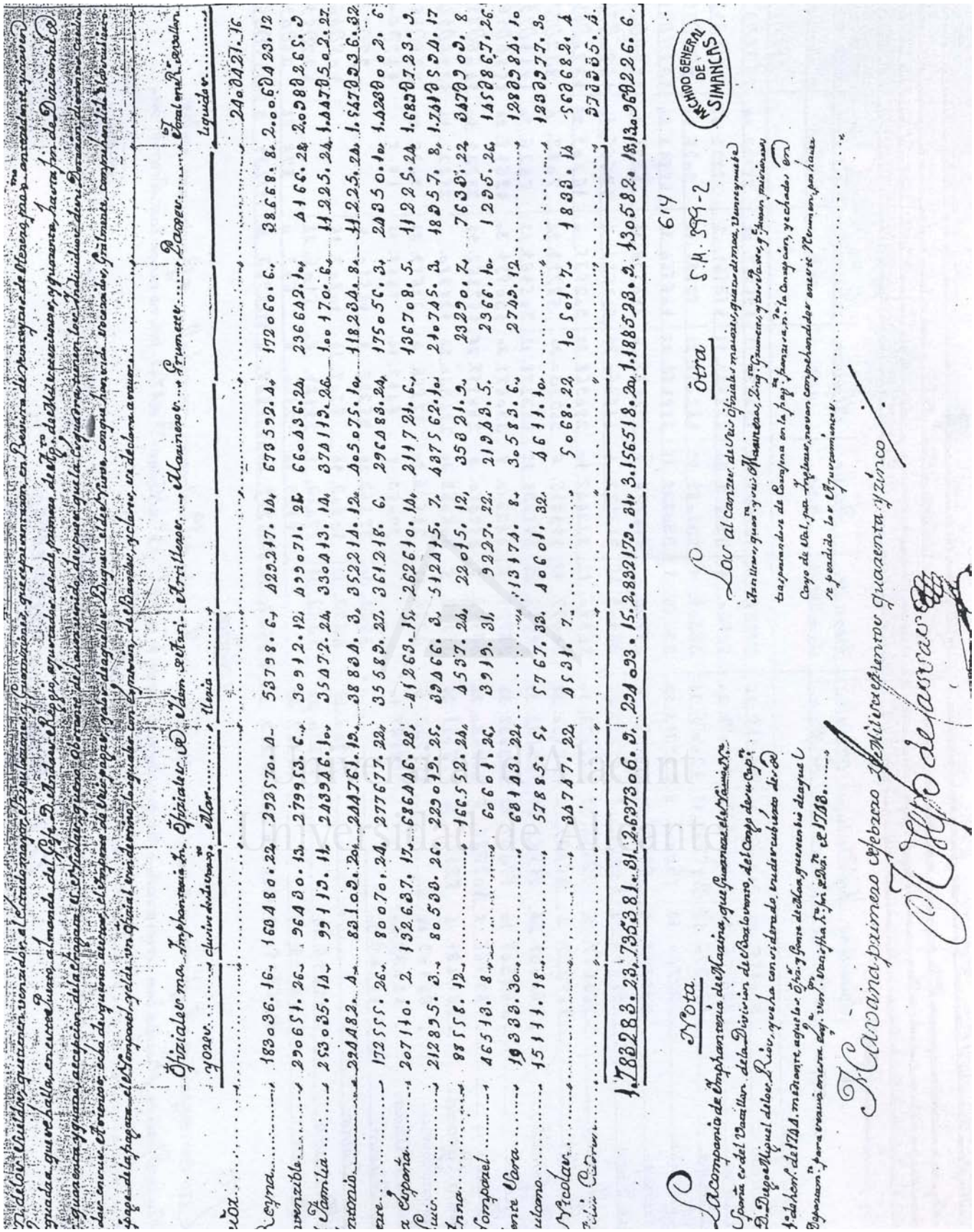
El Conde de Fuenclara[56], nuevo Virrey de Nueva España, en el mes de octubre del año 1743, negaba el envío de más caudales para la escuadra de Torres. Además, pretendía que fuese el Almirante quien le enviase pertrechos y artillería, justificando en sus cartas que en Veracruz no existía ninguna[57]. La Corte española reaccionó y el Marqués de la Ensenada envió órdenes al Virrey para que, en ningún caso cesara la conducción de caudales desde Veracruz a La Habana. Entendía además Ensenada que, la artillería sí que era la suficiente en Veracruz, ciudad que incluso creía bien fortificada. Obviamente, todos estos argumentos estaban en contradicción con lo que expresaba el nuevo Virrey[58].

El 2 de febrero del año 1744 llegaba a La Habana el capitán de fragata Tomás de Montero con cartas de Sebastián de Eslava. Todas ellas eran referentes al bloqueo que seguía sufriendo la ciudad, lo que les imposibilitaba el abastecimiento de víveres. La tropa de marina que quedaba en Cartagena de Indias en aquellos momentos ascendía tan sólo a 250 hombres, debido fundamentalmente a las muertes que se habían padecido después del sitio de la ciudad y sobre todo a las muchas deserciones. Además, destacaba que "por toda la costa hubiesen embarcaciones mercantes británicas comerciando de forma ilícita, protegidas por los buques de guerra ingleses". Por noticias que había

[56] Pedro Cebrían y Agustín, V conde de Fuenclara, había nacido en Lucena de Jalón en 1687. Embajador en Venecia en 1734 y en Nápoles en 1738, fue nombrado Virrey de Nueva España en 1742, efectuando su entrada en la ciudad de México el 3 de noviembre, en Ozanam, D. *Les diplomates espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid-Bordeaux 1998, pp. 227-228.

[57] A.G.S. Leg 399.1-174. Secretaría de Marina. El Conde de Fuenclara a Rodrigo de Torres. 3 de octubre de 1743. Veracruz.

[58] A.G.S. Leg 399.1-269. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a Rodrigo de Torres. 28 de enero de 1744. El Pardo.



A.G.S. Secretaría de Marina. Expediciones a Indias. Leg.-399.2-614. Resúmenes de caudales atrasados a las tripulaciones y guarniciones de los buques anclados en La Habana. Año de 1744.

recibido de las colonias francesas, Sebastián de Eslava elevaba el número de buques de guerra enemigos en la zona, sin contar los corsarios, a veinte[59].

Desde Aranjuez se había ordenado a Sebastián de Eslava que transportara a toda la tropa de marina que quedara en la ciudad, bien a La Habana o bien a Santiago de Cuba[60]. La gente de Cartagena debía quedar incluida en los buques de Torres, por carecer éste de la tropa necesaria para que los navíos pudieran navegar. En caso de no disponer de embarcaciones para el envío de la tropa, deberían usarse pequeñas balandras, porque desde España no podría hacerse llegar ninguna embarcación[61]. El primero de los envíos, de 169 hombres, fue apresado por naves inglesas, provocando este enfrentamiento la muerte de 42 españoles[62].

Mientras continuaba el bloqueo de Cartagena y los ingleses practicaban el comercio ilícito a sus anchas en aquellas costas, la única preocupación de los españoles era la de proteger los caudales que, con mucha dificultad, continuaban llegando, por orden expresa del Marqués de la Ensenada, desde Veracruz. El 14 de enero del mismo año partieron de puerto los buques la Europa y la Castilla, capitaneados por Antonio Benito Espinola; el 17 del mismo mes el Real Familia y el Santiago, con 50 días de bastimentos, a las ordenes de Marcos Trastal; el 3 de febrero el San Antonio, el Nueva España y dos bergantines armados en guerra con 90 días de víveres, al mando de Alejandro Chatalain; el 13 del mismo mes la Reina, el príncipe, el Fuerte y la fragata San Ciriaco, comandadas por Andrés Regio; y el 2 de marzo el Glorioso y el Real Familia, el Santiago, el San Luis y la fragata Nomparell con dos meses de bastimentos, comandados por el almirante Torres. En principio la misión era proteger a la Bizarra,

[59] A.G.S. Leg 399.1-273. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 24 de febrero de 1744. La Habana.
[60] El primer envío se produce el 15 de noviembre de ese mismo año, llegando a La Habana y quedando incluidos en la escuadra de La Habana Feliz Celdrán, un teniente de fragata, un teniente de infantería, un cirujano, doce soldados, doce oficiales de mar, uno de artillería, y 61 hombres de mar.
[61] A.G.S. Leg 399.1-308. Secretaría de Marina. 23 de abril de 1744. Aranjuez.
[62] A.G.S. Leg 399.2-558-559-560-561 y 562. Secretaría de Marina. Pedro Elizagárate a Andrés Regio. 5 de enero de 1745.

pero esta vez, la mayor parte del caudal estaba destinado a España, en concreto 2.440.447 pesos, y otros 303.279 para La Habana[63]. De esta forma se iniciaba la primera operación de regreso de parte de la flota[64].

En Europa, las relaciones entre Francia e Inglaterra se complicaban. Para Torres estos hechos podían tener unas consecuencias nefastas para los intereses españoles en América, ya que en aquellos momentos las colonias galas eran su principal sustento en cuanto a la provisión de víveres[65]. En realidad la situación era comprometida, tanto para Francia como para España. Esto provocó un mayor acercamiento entre ambas potencias, teniendo como resultado el llamado Segundo Pacto de Familia, o tratado de Fontaineblau, por el cual, el monarca francés quedó obligado a declarar la guerra a Inglaterra, además de tener la obligación de ayudar a España a recuperar Gibraltar y a poner fin al asiento y al navío de permiso[66]. El cardenal Fleury había muerto el 29 de enero de 1743, mientras que Campillo fallecía en España el 11 de abril de 1744. A partir de este año, las campañas militares en Europa vinieron marcadas por la participación directa de Francia en la Guerra de Sucesión de Austria. En febrero, Luis XV declaró la guerra a Gran Bretaña y comenzó así el protagonismo francés en las acciones bélicas europeas, a la vez que sucedía una de las derrotas más graves de la armada franco-española en aguas del Mar Mediterráneo: estas escuadras estaban bloqueadas en Tolón sin poder partir. En un intento de romper el cerco de los ingleses para transportar tropas francesas a Italia, se produjo un importante choque que acabó con un final indeciso, pero con importantes pérdidas para España, a lo que habría que añadir las desavenencias que se produjeron entre franceses y españoles respecto al plan

[63] A.G.S. Leg 399.1-303. Secretaría de Marina. Miguel de Lovio a Cenón de Somodevilla. 22 de abril de 1744. La Habana.
[64] A.G.S. Leg 399.1-285. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a Cenón de Somodevilla. 12 de marzo de 1744. La Habana.
[65] A.G.S. Leg 399.1-351. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 3 de agosto de 1744. La Habana.
[66] Aparece citado y dado por cierto en el Mercurio de enero de 1744. págs. 114-115.

y al modo de operar. En el mes de marzo de 1744, El Mercurio, en la sección de Londres, publicaba noticias acerca de un combate entre la flota del almirante Mathews y las escuadras combinadas de España y Francia ancladas en Tolón[67]. Los hechos habían comenzado el 22 de febrero y el combate se prolongó durante varios días. El Mercurio informaba acerca de que las embarcaciones francesas y españolas habían sido desplazadas hacia las costas de España, y que habían entrado en los puertos de Barcelona, Alicante y Cartagena muy dañadas[68]. Un oficial de la marina española informó desde Alicante del resultado del enfrentamiento. En esta carta se culpó al mal tiempo de la poca disponibilidad de los navíos franceses, muchos de los cuales no pudieron combatir. El navío español el Poder fue uno de los primeros en caer en manos de los ingleses. La ayuda francesa permitió salvar parte del equipaje, pero tuvo que ser quemado por la imposibilidad de maniobrarlo. El almirante Navarro, aunque con heridas, salió ileso de la batalla. El navío Real Felipe fue completamente desarbolado y acribillado a cañonazos. El capitán del navío el Constante, uno de los que entraron en Cartagena, falleció de un disparo en la cabeza. Dos navíos más, El Hércules y El América, sufrieron serios daños como consecuencia del ataque inglés. En total, aunque sin poder precisar las pérdidas sufridas, el oficial español estimó en unos 600 hombres fuera de combate entre muertos y heridos. Por otra parte, el almirante Mathews llegó hasta Puerto Mahón con 8 navíos seriamente dañados.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[67] El Mercurio. Marzo. 1744. págs. 114-118. El Mercurio. Abril. 1744. págs. 59-66.
[68] El Mercurio. Abril. 1744. págs. 94-95. El Mercurio. Marzo. 1744. págs. 84-85. Más detalles de este enfrentamiento, publicados en el mes de abril de 1744, en las págs: 98-100.

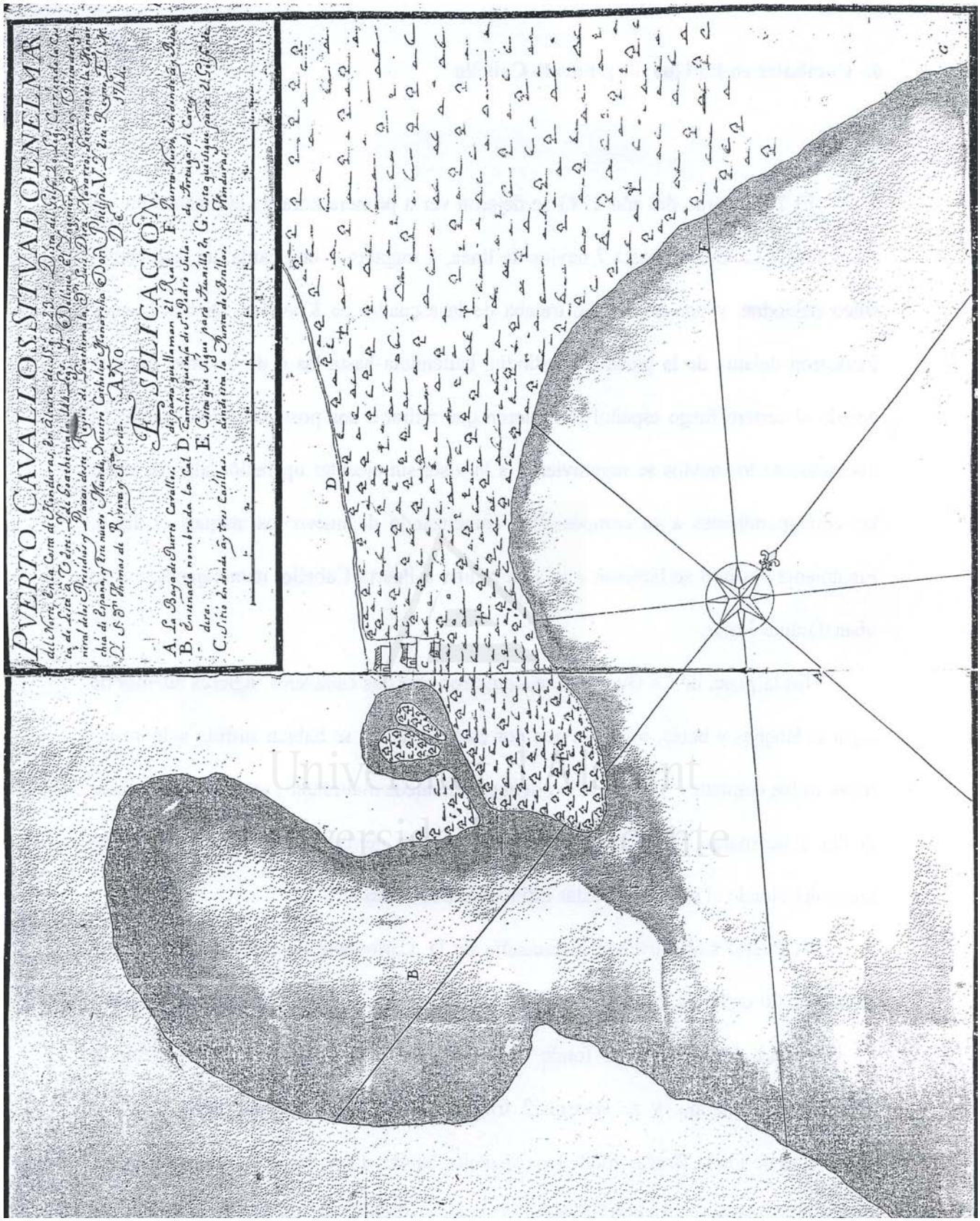
6.- Combates en La Guayra y Puerto Cabello: 1743

El 2 de marzo del año 1743 se dejaron ver a primera hora de la mañana en las cercanías de La Guayra hasta 7 navíos de línea, 4 fragatas, 1 bombarda, un paquebote, cinco balandras y una goleta. Se trataba de la escuadra de Knowles. Dichos buques fondearon delante de la plaza al mediodía, bombardeándola hasta las 4 de la tarde, aunque debido al certero fuego español se tuvieron que retirar a una posición más distante. Al día siguiente los navíos se mantuvieron a la vista sin ejecutar operación alguna, salvo las correspondientes a su composición, comenzando de nuevo los ataques el día 4. Finalmente el día 6 se hicieron a la vela rumbo a Puerto Cabello, manteniéndose a su vista durante 3 días.

En la plaza de La Guayra se encontraron muchos cadáveres ingleses además de algunas lanchas y botes, mientras que por parte española se habían sufrido sólo cuatro bajas en los combates. Cuatro de los buques británicos maltratados entraron en Curazao el día 5 de marzo, habiendo sufrido considerables pérdidas, tanto materiales como humanas, ascendiendo el número de estas últimas a 600 muertos[69].

A Puerto Cabello llegó la escuadra de Carlos Brown el 26 de abril, con 2 navíos de 70 cañones, 2 de a 50, uno de 40, dos de 24, un paquebote, una bombarda y 23 balandras, los que dieron fondo en la isla de la Borborata. El 27, tres de los navíos que habían quedado anclados en Punta Brava, y donde los españoles habían emplazado 14 cañones, comenzaron a disparar. A las tres de la tarde se sumó al combate otra fragata inglesa, la que bombardeó el castillo y la mencionada Punta. Por la tarde desembarcaron

[69] A.G.S. Leg 399.1-147. Secretaría de Marina. Noticias de lo ocurrido en la Guayra. 2 de marzo de 1743.



A.G.I. Mapas y Planos, Guatemala, 33. Plano de Puerto Caballos.

1.000 ingleses. Debido a una confusión, éstos comenzaron a disparar de forma indiscriminada, causándose bajas ellos mismos, lo que les obligó a retirarse y embarcar de nuevo. Se contabilizaron 60 muertos y un gran número de heridos. En los días que no se mencionan los buques ingleses continuaron batiendo la plaza.

El día 5 levaron ancla todos los buques y dieron fondo cerca de las baterías de Punta Brava. La embarcación capitana y otras dos fragatas se aproximaron y quedaron a poca distancia, comenzando el fuego de una y otra parte. Una de las fragatas y el buque capitán debieron retirarse por el daño causado por las baterías españolas, estando en tal mal estado la Almiranta que fueron necesarias lanchas para remolcarla. A este buque se le contaron hasta 87 cañonazos en los costados, 9 en el palo mayor, 7 en el trinquete, además de tener todo su aparejo destrozado. Según noticias de algunos prisioneros hubo 35 muertos. En una de las fragatas 15 más. Los españoles sufrieron nueve bajas.

El día 6 amanecieron todos los buques a sotavento del Castillo, donde se repararon lo mejor que pudieron, para después anclar en las islas de Barlovento, donde amanecieron todos el día 7, cuando pidieron los ingleses el canje de prisioneros. Éstos confirmaron que habían perdido a 235 hombres, y que echaban todos los días 4 ó 5 al agua debido a las enfermedades.

El día 14 los navíos británicos comenzaban la retirada. Las bombas y granadas que dispararon fueron 750, y 70 las que acertaron en el castillo. Los españoles perdieron 26 hombres, mientras que los ingleses, teniendo en cuenta el viaje, la batalla de la Guayra y lo ocurrido en Puerto Cabello, alrededor de 2.000[70].

[70] A.G.S. Leg 399.1-161. Secretaría de Marina. Diario de lo acaecido en Puerto Cabello. 26 de abril de 1743.

7.- Torres regresa a España: 1744-1746

Una vez Rodrigo de Torres abandonase América, todos los navíos que permaneciesen en La Habana quedarían al mando de Andrés Regio, quien atendería a las mismas órdenes con que fue enviado Torres a América en 1740[71]. Pero habría cambios con la llegada al mando de Regio: en primer lugar, porque en la Corte española se desesperaban y se pedía, de forma reiterada, que se realizase alguna campaña contra las colonias inglesas y, en segundo lugar, porque la personalidad y paciencia del nuevo Comandante distaban de las de Torres.

Con Andrés Regio comandando la escuadra en La Habana las salidas de buques en busca de embarcaciones inglesas aumentó de forma considerable. Para continuar con la ejecución de las operaciones, a principios de 1745 se encontraban disponibles en La Habana los navíos Real Familia, San Antonio, Invencible, Fuerte, Reina, Santiago y San Luis[72].

El almirante Torres partió del puerto de La Habana el 26 de octubre de 1744, con los buques Glorioso, Príncipe, Europa, Castilla, Flecha y San Ciriaco. El principal objetivo, además de apartar de América tanto buque, era transportar la totalidad de los caudales que se habían podido recaudar en México[73]. Para mantener en secreto la conducción de los 8.274.565 pesos[74], además de otros 711.902 en buques mercantes[75], se hizo creer a la gente del lugar que se preparaba una escuadra para atacar alguna

[71] A.G.S. Leg 399.2-408. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Benito Antonio Espinola. 31 de octubre de 1744.
[72] A.G.S. Leg 399.2-378 y 550. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. Diciembre y enero de 1745 respectivamente. La Habana.
[73] A.G.S. Leg 399.1-369. Secretaría de Marina. Andrés Giménez a Cenón de Somodevilla. 4 de noviembre de 1744. La Habana.
[74] A.G.S. Leg 399.2-426. Secretaría de Marina. La Habana.
[75] A.G.S. Leg 399.2-417. Secretaría de Marina. La Habana.

posición inglesa. El único que tuvo acceso a la información fue el Gobernador de la plaza[76].

Al mismo tiempo, se iniciaron todos los preparativos en la Península para que saliesen navíos en busca de Torres. Para conservar en secreto la misión se correría la voz de que los buques iban en busca de una escuadra inglesa. Freire haría partir las embarcaciones en días separados, una a la isla del Cuervo, y dos al sur de la isla de Santa María[77]. Una vez avistaran cuatro buques de 60 y 70 cañones mostrarían las señales correspondientes[78] y pasarían a entregarle los pliegos a Torres[79].

Se informaría al Almirante de las ultimas noticias que se tuvieran de los movimientos de los buques ingleses, de los que se conocía que el vicealmirante Rowley se hallaba con su escuadra en el Mediterráneo y, que preparados para partir en Inglaterra, estaban otros 10 ó 12 buques más comandados por Dawers, con la intención de pasar previsiblemente a América[80]. Además, se le informaría de que 10 navíos de guerra franceses le esperarían sobre las islas Terceras para convoyarle, comandados por los capitanes galos Piosin y Jonquier[81].

En caso de que estos comandantes franceses y sus navíos tuvieran la noticia de que Torres había llegado antes de que ellos lo encontrasen, deberían permanecer en las islas Terceras en espera de un segundo tesoro que vendría con los buques de Antonio Benito Espinola[82]. Este segundo envío de caudales era de 4.000.000 de pesos[83]. Sólo en caso de que este tesoro sufriera algún retardo en su partida desde La Habana, o simplemente no saliera, los buques franceses convoyarían a los navíos mercantes que se

[76] A.G.S. Leg 399.2-409. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. Enero de 1745.
[77] A.G.S. Leg 399.2-394. Secretaría de Marina. Madrid. 23 de noviembre de 1744.
[78] A.G.S. Leg 399.2-400. Secretaría de Marina. Marqués de la Ensenada. 23 de noviembre de 1744.
[79] A.G.S. Leg 399.2-380. Secretaría de Marina. Desde Madrid a Bernardino Freire y Manuel de las Casas. 23 de noviembre de 1744.
[80] A.G.S. Leg 399.2-396 y 398. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a Rodrigo de Torres. 23 de noviembre de 1744. Madrid.
[81] A.G.S. Leg 399.2-386 y 390. Secretaría de Marina. Marqués de la Victoria a Cenón de Somodevilla. 16 de diciembre de 1744.
[82] A.G.S. Leg 399.2-740. Secretaría de Marina. El Pardo a Benito Antonio Espinola. 19 de febrero de 1745. Madrid.
[83] A.G.S. Leg 399.2-449. Secretaría de Marina. El Pardo a Príncipe de Campoflorido. 2 de febrero de 1745. Madrid.

encontraban inmediatos a salir desde Cádiz en dirección a Veracruz[84]. Su siguiente misión sería la de situarse a la altura del Cabo de San Vicente o del Cabo de Finisterre para proteger a los avisos que pudiesen llegar de América[85]. Todas las órdenes expedidas desde Francia para la ejecución de los mencionados planes eran enviadas a la Corte española desde Versalles por el Príncipe de Campoflorido en marzo de 1745[86].

El 11 de diciembre llegó Torres a la isla del Cuervo, donde no encontró ningún navío francés, por lo que determinó encaminarse con sus buques rumbo a las costas de Galicia. El 5 de enero entró en el puerto de La Coruña con los navíos Glorioso y Castilla[87]. El 8 de enero entraron en el puerto las demás embarcaciones[88]. Sólo faltaba el Príncipe, que por hacer agua tuvo que desviarse a Puerto Rico[89].

Este buque quedó bloqueado por tres navíos de guerra ingleses en la aguada de San Francisco[90]. Inmediatamente Regio inició una operación para recuperar la carga de el Príncipe. El nuevo Comandante partió con los navíos la Reina, el Invencible, el Real familia, el San Antonio, y la fragata Nuestra Señora de la Peña[91]. Además, se pretendía aprovechar la salida de la escuadra para destinar otra embarcación a Cartagena que condujese tropa a La Habana[92]. Regio llegó a Puerto Rico el 25 de marzo, logrando rescatar la carga del bajel después de no haber encontrado ningún buque inglés en las inmediaciones, y regresó a La Habana el 10 de abril[93]. Decidió dejar guardando las

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[84] A.G.S. Leg 399.2-479. Secretaría de Marina. Alejo Rubalcaba. Febrero de 1745. Cádiz.
[85] A.G.S. Leg 399.2-481. Secretaría de Marina. El Pardo a Pousin. 23 de febrero de 1745. Madrid.
[86] A.G.S. Leg 399.2-494-495-496-497-498-499-500. Secretaría de Marina. Príncipe de Campoflorido a Cenón de Somodevilla. 16 de marzo de 1745. Versalles.
[87] A.G.S. Leg 399.2-410. Secretaría de Marina. Diario de navegación de Rodrigo de Torres.
[88] A.G.S. Leg 399.2-430. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 9 de enero de 1745. La Coruña.
[89] A.G.S. Leg 399.2-3434. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 12 de enero de 1745. La Coruña.
[90] A.G.S. Leg 399.2-574. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 14 de febrero de 1745. La Habana.
[91] A.G.S. Leg 399.2-580. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a Cenón de Somodevilla. 10 de febrero de 1745. La Habana.
[92] A.G.S. Leg 399.2-582. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a Cenón de Somodevilla. 13 de febrero de 1745. La Habana.
[93] A.G.S. Leg 399.2-592. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 10 de abril de 1745. Puerto Rico.

costas de Puerto Rico, durante quince días, a los navíos Real familia y Fuerte[94]. En su regreso a La Habana, Regio encontró a los buques ingleses y, aunque no se produjo ningún enfrentamiento, fue la primera vez que una escuadra española perseguía a otra inglesa en aguas caribeñas durante la Guerra de la Oreja[95].

Desde la Corte se insistía a Regio para que sus buques estuvieran siempre debidamente pertrechados y dispuestos a partir en cualquier momento a ejecutar alguna acción contra los intereses de los británicos[96]. El principal objetivo era hostigar a los corsarios para abrir rutas que permitieran realizar envíos para proveer de todo lo necesario a las plazas españolas. Los corsos eran tantos que se ordenó a Bernardino Freire que todas las embarcaciones que se encaminaran a América desde El Ferrol variaran su destino, ya que de seguir las mismas rutas era muy probable que todos los navíos fueran apresados[97].

A partir del año 1745, uno de los mayores problemas de la armada en América fueron las constantes deserciones. Debido al incesante racionamiento de las guarniciones y, posiblemente al gran descontento entre la tropa por no recibir sus sueldos con la suficiente regularidad, fueron muchos los que decidieran abandonar las filas del ejército, beneficiándose para su resguardo de una gran extensión de tierra que, la mayor parte de las veces fue totalmente imposible de vigilar. Desde Cartagena de Indias, uno de los envíos de tropa quedó muy reducido por este motivo. De 300 hombres que debían partir, tan sólo 260 subieron a bordo del navío. En dicha plaza ascendían a mil los desertores. En Cartagena, no sólo apareció el fenómeno de la deserción como resultado del descontento de la guarnición, sino que en abril de 1745 se sublevó la plaza. Esta actitud provocó que el Virrey ajustase aún más los sueldos y las

[94] A.G.S. Leg 399.2-611. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 10 de abril de 1745. Puerto Rico.
[95] A.G.S. Leg 399.2-608. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 10 de abril de 1745. La Habana.
[96] A.G.S. Leg 399.2-764. Secretaría de Marina. Aranjuez a Andrés Regio. 6 de abril de 1745.
[97] A.G.S. Leg 399.2-532. Secretaría de Marina. Aranjuez a Bernardino Freire. 1 de junio de 1745.

raciones de la tropa. Los sublevados cercaron el palacio del Virrey, quien no tuvo más remedio que vaciar las arcas de la ciudad, 113.000 pesos en total[98]. Regio se dirigió al Virrey de Nueva España, Conde de Fuenclara, y a los Gobernadores de Veracruz, Campeche, La Florida, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, exponiéndoles a todos ellos el problema que se había suscitado. Exigía el Comandante a la Corte española que se ordenase a estos Gobernadores buscar a los desertores y devolverlos a La Habana, donde se habían visto ya obligados a utilizar a los corsarios particulares por la gran falta de marinería que existía para tripular las embarcaciones. El que dos buques de guerra que se construían en los astilleros se encontraran finalizando sus obras, agravaba mucho más la falta de personal. Por el momento, Regio se quedó con la tripulación de la fragata Bizarra de la Armada de Barlovento y cuyo destino era Veracruz[99].

Pese a las muchas dificultades, Regio continuó ejecutando diferentes operaciones: en julio de 1745 destacó a las costas de Veracruz a los buques Fuerte y Conquistador a proteger la zona de corsarios ingleses. El 17 y 18 del mismo mes se apresaron tres embarcaciones inglesas, por cuyos prisioneros se supo de la partida de un convoy inglés rumbo a Inglaterra, compuesto por 50 velas, y que navegaba defendido por la escuadra de Dawers, compuesta por 8 buques de guerra[100].

Cuatro corsarios más eran apresados por buques franceses a la altura del Cabo San Antonio, por lo que pensó Regio que el convoy inglés variaría su destino para no encontrarse con la escuadra gala, quedando obligados a pasar por el canal de Bahamá. El Comandante, con los buques Reina, Invencible y Real Familia se hizo a la mar en

[98] A.G.S. Leg 399.2-721. Secretaría de Marina. Fernando de Bustillo a Cenón de Somodevilla. 16 de abril de 1745. Cartagena de Indias.
[99] A.G.S. Leg 399.2-732. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 24 de enero de 1746. La Habana.
[100] A.G.S. Leg 399.2-675. Secretaría de Marina. Tomás Arriaga a Andrés Regio. 16 de agosto de 1746. La Habana. El Comunal de 80 cañones, el Príncipe de Orange, de 70, el Estraford de 60, el Plimuth de 60, el Jalmut de 50, el Aventurero de 44, el Wisdeford de 22 y el Caballero Marino de 20.

busca de José Navarro, quien capitaneaba el Fuerte y el Conquistador, para pasar todos juntos a buscar el convoy inglés[101]. Regio no logró encontrar a los buques británicos, por lo que regresó a La Habana el 4 de agosto[102]. En los meses siguientes, las operaciones en busca de corsarios no cesaron y se repitieron de una manera constante[103].

Uno de los bajeles que se estaba construyendo en el astillero de La Habana se hizo a la mar, el Nuevo Conquistador, con rumbo a Veracruz. De nuevo, la misión era proteger los caudales que llegaban desde Nueva España[104]. Benito Antonio Espinola regresaría a la Península con los mejores buques para conducir el tesoro. Esta misión debía quedar en completo secreto y, el puerto de La Habana completamente cerrado después de haber partido Espinola, al menos el tiempo necesario para que los ingleses no llegaran a advertir la partida de las naves españolas[105].

El presupuesto esta vez alcanzaba la suma de 7.000.000 de pesos[106], y sería transportado en cuatro navíos[107]. En La Habana quedarían cinco buques más con 1.362 hombres de tropa[108]. La primera salida de las naves, acompañadas por algunas embarcaciones menores, se realizó los días 24 y 25 de octubre de 1745, aunque se vieron obligadas a regresar por los vientos contrarios. En previsión de que las noticias del envío de caudales, debido al retraso que se estaba sufriendo, hubieran sido

[101] A.G.S. Leg 399.2-644. Secretaría de Marina. Benito Antonio Espinola a Cenón de Somodevilla. 28 de julio de 1745. La Habana.
[102] A.G.S. Leg 399.2-670. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a Cenón de Somodevilla. 18 de agosto de 1745. La Habana.
[103] A.G.S. Leg 399.2-717. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 28 de noviembre de 1745. La Habana.
[104] A.G.S. Leg 399.2-679. Secretaría de Marina. Andrés Jiménez a Cenón de Somodevilla. 31 de agosto de 1745. La Habana.
[105] A.G.S. Leg 399.2-740. Secretaría de Marina. Desde El Pardo a Benito Antonio Espinola. 19 de febrero de 1746. Madrid.
[106] A.G.S. Leg 399.2-807. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 4 de octubre de 1745. La Habana.
[107] Los buques que lo conducirían serían el Invencible, tripulado con 568 hombres, la Reina, con 530, el Conquistador con 410 y el Dragón con 400
[108] A.G.S. Leg 399.2-810 y 811. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 14 de octubre de 1746. La Habana

adquiridas en Jamaica, se decidió suspender momentáneamente la conducción del tesoro a España[109].

En junio de 1746, los buques Dragón y Reina llegaron al puerto de Veracruz con el nuevo Virrey, Francisco de Guemez y Horcasitas[110], el que fuera Gobernador de La Habana y Capitán General de la isla de Cuba hasta ese mismo momento. Desde allí, regresaron a la ciudad cubana con más caudales, en este caso 1.000.000 de pesos.

Por lo que concierne a la guerra en Europa, la situación cambió en 1745: en Francia, el Marqués D´Argenson había sido nombrado Secretario de Estado, quien llegó al poder con un plan perfectamente diseñado, y que asignaba a Francia la misión de arbitrar las diferencias europeas conteniendo a las cuatro potencias que, según él, amenazaban la paz: Austria, Rusia, Inglaterra y España. En concreto, D´Argenson mantenía claras distancias respecto a la política exterior de España y no se mostraba muy dispuesto a llevar a sus últimas consecuencias el Pacto de Familia. No obstante, logró culminar los arreglos que precedieron al matrimonio del Delfín y de la infanta María Teresa, acaecido el 18 de diciembre de 1744[111]. La situación del espacio germánico se arreglaría tras el acuerdo a que llegaron el hijo del fallecido Maximiliano José y María Teresa de Austria[112]. Esto motivó que, a partir de entonces, el único interés de españoles y franceses en el conflicto sucesorio austriaco fuesen los territorios italianos que se querían conseguir para el infante don Felipe. A finales del año 1745, los españoles y franceses habían conquistado buena parte de Piamonte, Parma, Plasencia y el Milanesado. Felipe V tomó Milán el 20 de diciembre de 1745. Pero desde los comienzos de 1746 la suerte de España cambió en la península italiana, a lo que habría

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[109] A.G.S. Leg 399.2-826. Secretaría de Marina. Tomás San Just. 7 de noviembre de 1746. La Habana.
[110] Nacido en Reinosa en mayo de 1681, fue nombrado Capitán general de Cuba y Gobernador de La Habana en marzo de 1734, y Virrey de Nueva España el 23 de abril de 1746. En 1749 recibiría el título de Conde de Revillagigedo, en Francisco Andujar: *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada 1996, pp. 213-214, y Ozanam, D: *Los Capitanes y Comandantes Generales de provincias en la España del siglo XVIII*, Córdoba 2008, pp. 158-160.
[111] El Mercurio. Enero. 1745. pág. 109.
[112] En septiembre de 1745 fue elegido emperador el esposo de María Teresa de Austria.

que añadir el delicado momento por el que atravesaron las relaciones entre los Borbones, debido fundamentalmente a la firma por parte de Francia de los preliminares de Turín con los sardos, incumpliendo lo acordado en Fointainebleu[113]. A la postre, un acontecimiento repentino cambiaría totalmente las directrices de la política internacional española: el 9 de julio de 1746, un ataque de apoplejía acabó con la vida de Felipe V.

8.- Un nuevo Comandante para la Armada del Mar del Sur: 1744-1746

En junio de 1743, José de Carvajal y Lancaster, recomendó que se nombrase Comandante de la Armada del Mar del Sur al Marqués de Ovando[114], quien debería pasar, de forma inmediata a América, para encontrar la escuadra de Pizarro y comandarla[115]. Su misión era la de acabar con el comercio ilícito. Para pasar a su destino se dirigiría a San Sebastián, donde embarcaría en una fragata de la Compañía Guipuzcoana en dirección a la Guayra, desde donde continuaría su viaje, por mar o por tierra, a Panamá, y de allí a Lima. Elegiría a su gente de marina en Cartagena de Indias y, en caso de no encontrarla allí, "donde se pudiese conseguir".

Además de perseguir a las embarcaciones que practicasen el comercio ilegal, quedaba encargado de conducir los caudales hasta la ciudad de Panamá con la intención de que se continuase celebrando la feria. Sólo se aumentarían los buques en campaña en caso de que se diese una situación de guerra, armándose tan sólo navíos de particulares.

[113] Molina Cortón, J. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Regional de Extremadura. Mérida. 2003. pág. 117.
[114] Francisco José Ovando y Solís, natural de Cáceres, donde había nacido en septiembre de 1693. En 1746 sería designado Capitán General de las Filipinas, falleciendo en diciembre de 1755 a bordo del navío que le transportaba a Nueva España una vez finalizado su mandato en el Archipiélago.
[115] A.G.S. Leg 399.1-195. Secretaría de Marina. José de Carvajal y Lancaster. 6 de junio de 1743.

El Marqués, siempre estaría en todo supeditado al Virrey del Perú. Se le encargaba cartografiar los puertos y playas de la costa en lo referente a las fortificaciones, informando del estado de la artillería y gente que la guarnecía. En caso de encontrar a Pizarro, éste, a su partida para España, le cedería el mando de los buques[116].

El 30 de marzo de 1744 Ovando se encontraba ya en Cartagena de Indias, desde donde pasó, con algunos oficiales, a la ciudad de Lima[117]. Una vez en esta plaza, el Marqués informó del excesivo deterioro en el que se encontraba la ciudad. Con respecto a las embarcaciones que componían la Armada del Mar del Sur y en concreto, a la única que encontraba útil y disponible, después de haber sido carenada ésta, explicaba Francisco que no podía salir en corso por no haber caudales suficientes para armarla, sin hacer mención a los víveres y pertrechos, ausentes de forma constante en aquellos almacenes. El Sacramento y la Concepción, que eran los dos buques restantes, estaban enteramente excluidos, y las goletas eran completamente inútiles, por lo que "no hallo a qué aplicar el carácter de inspección, pues si se debe entender sólo con la tropa de marina falta el objeto, y la de tierra es un batallón que debe ser de 500, pero dicen que sólo hay 200, aunque en la guarnición de El Callao no aparecen ni 20[118]". "De oficiales existen Pedro Medranda, muy anciano, otro capitán que por anciano no hace el servicio, y un teniente que, por haberle otorgado el Virrey del Perú el grado de capitán, no se conforma con hacer el servicio de subalterno. No hay tropa de marina ni artilleros. La artillería es suficiente pero antigua y desproporcionada, especialmente para el navío de 60 cañones que se ha mandado construir...[119]"

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[116] A.G.S. Leg 399.1-199. Secretaría de Marina. El Marqués de la Ensenada a el Marqués de Villagarcía. 1 de octubre de 1743. Madrid. Uno de 60 cañones, una fragata de 40, un paquebote y cuatro o cinco galeras
[117] A.G.S. Leg 399.1-202. Secretaría de Marina. Sebastián de Eslava a Cenón de Somodevilla. 30 de marzo de 1744. Cartagena de Indias.
[118] A.G.S. Leg 399.1-238. Secretaría de Marina. El Marqués de Ovando a Cenón de Somodevilla. 15 de octubre de 1744. Lima.
[119] A.G.S. Leg 399.1-228. Secretaría de Marina. El Marqués de Ovando a Cenón de Somodevilla. 25 de diciembre de 1744. Lima.

El 12 de julio de 1744 Pizarro encontró en Lima al Marqués de Ovando, pero por no haber embarcación en la ciudad capaz de remontar el Cabo de Hornos, ambos se dirigieron a Valparaíso, desde donde Pizarro pasó por tierra a Montevideo, después de haber cedido el mando de la Armada[120].

El Príncipe de Campoflorido comunicó a la Corte española la llegada, procedentes del Mar del Sur, de dos embarcaciones francesas, el Héctor y el Enrique, cargadas con 24 millones de libras, pertenecientes al comercio de Francia y España[121]. Para que estos buques no cayesen en manos corsarias, se ordenó partir desde Cádiz a seis tartanas en dirección a Santa Catalina, Montevideo, Cayene y Puerto Rico. Se buscaba la posibilidad de que Francia y España realizasen una operación conjunta para poner bajo protección a estos dos buques y a otros que se encontraban inmediatos a llegar, también procedentes del Mar del Sur: los de Pizarro.

Cosme Álvarez, al mando de cuatro navíos, partió desde El Ferrol rumbo a la isla del Cuervo, donde se uniría a la escuadra francesa de Brest, y esperarían la llegada de las naves[122].

El 15 de octubre de 1745 Pizarro partió desde el puerto de la Plata. El 17 se amotinaron algunos de sus hombres, lo que tuvo como consecuencia el enjuiciamiento y ejecución de dos de ellos y que el resto de los sublevados fuesen echados por la borda. El 27 del mismo mes avistó Finisterre. En el transcurso de la navegación habían fallecido 30 de los 80 hombres que ofreció el Gobernador de Buenos Aires a Pizarro para formar la tripulación.

[120] A.G.S. Leg 399.1-253. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 27 de julio de 1744. Lima.
[121] A.G.S. Leg 399.2-845. Secretaría de Marina. Príncipe de Campoflorido. 23 de diciembre de 1745. Versalles.
[122] A.G.S. Leg 399.2-857. Secretaría de Marina. Marqués de Villarias a Cenón de Somodevilla. 1 de enero de 1746.

Las condiciones climáticas obligaron a José Pizarro a desembarcar en el puerto de Corcubión y, desde allí, el 13 de febrero de 1746, junto con los buques de Cosme Álvarez, pasó a El Ferrol[123].

Respecto a la situación en que quedaban las plazas del Mar del Sur, José Manso[124], Virrey del Perú, consideraba que "los únicos dos buques que quedaban una vez Pizarro regresara a España, tan solo eran servibles para el transporte de caudales a Panamá, además de poder echar de aquellos mares a las embarcaciones mercantes que intentaran comerciar de forma ilícita. Pero de ningún modo se consideraba capaz a estos dos bajeles de cerrar la entrada a los navíos de guerra enemigos, ni cuidar que éstos planificaran establecerse en alguna colonia a fin de apoderarse del comercio de aquellas provincias". En su opinión, no sólo eran de mala calidad las embarcaciones, sino también sus tripulaciones. Las recomendaciones hacían referencia a la necesidad de que fuese enviada otra escuadra al Mar del Sur, que fuera útil, "siendo el ideal el que fuesen dos buques de 50 cañones para los tiempos de paz y dos de a 60 para los tiempos de guerra..., los navíos que se condujesen hasta aquellos lugares podrían llevar todo tipo de géneros de ropas, sin perjuicio para el comercio de los galeones, prohibiendo la contratación de otros géneros, los que serían vendidos, como siempre se había practicado, en feria realizada en El Callao". Cuatro eran los inconvenientes que observaba José Manso para la realización del proyecto: "el primero que el comercio de Cádiz experimentaría un grave perjuicio en la prohibición de poder embarcar en galeones los géneros que hubieran de llevar al Mar del Sur los dos navíos de guerra o de la Compañía, aunque se podría conceder al Consulado de Cádiz la venta de los géneros que se debieran vender en las plazas del Pacífico, además de poder abastecer estos desde Cádiz a Cartagena, Panamá y Reino de Santa Fe..., el segundo que, aunque

[123] A.G.S. Leg 399.1-918. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 19 de febrero de 1746.
[124] José Manso había nacido en 1689 en Torrecillas de los Cameros, y había sido nombrado Virrey del Perú en agosto de 1745.

estuviese prohibido el comercio de ropas a los dos navíos, se introducirían muchas con el pretexto de los géneros permitidos, en grave perjuicio de los galeones. El tercero que por si la difícil navegación arribasen al Río de la Plata los navíos, dejarían por algún tiempo necesitado al público de hierro para las labores del campo y minas. El cuarto, que se extinguiría el ministerio de marina de El Callao con gravísimo perjuicio e injusticia de los provistos, ya que algunos de estos empleos eran de herencia adquirida por lo servicios prestados por sus antepasados a los reyes[125]". Los buques que se enviarían desde España para encargarse de la vigilancia de las costas del Mar del Sur serían la Europa y la Castilla.

Pizarro, una vez en Madrid, también juzgaba por indispensable la total reforma de aquella Marina, "por lo inútil que era en todas sus partes", además del alto coste que suponía a la Hacienda, "siendo una de las cosas más perjudiciales la ninguna economía de aquel ministerio, con la ninguna práctica que en ellos han adquirido sobre ser sus sueldos considerables, las providencias son desordenadas y tardías como se puede considerar de sujetos que no tienen la menor pericia". La consecución de los pertrechos y demás materiales era difícil, y los que se hallaban, todos de mala calidad. Además, muy caros debido al transporte, siendo éste de considerable distancia. Criticaba también Pizarro los altísimos sueldos de los calafates, carpinteros, gente de los astilleros, hasta incluso de los grumetes, siendo su calidad "escoria comparada a la de los europeos".

Pizarro escribió al Marqués de la Ensenada para apoyar la proposición del Virrey del Perú referente al envío de dos buques a la zona. Aunque la mayor dificultad estaría en la falta de marinería que se padecía en España. Otro de los objetivos era formar una Compañía con título de la *Mar del Sur*, que se obligase a comerciar en aquellas costas con los géneros que se considerasen convenientes y a mantener en

[125] A.G.S. Leg 400.1-186. Secretaría de Marina. José Manso. 31 de julio de 1746. Lima.

aquellos parajes a los mencionados navíos, que deberían ser enviados y reemplazados cada cuatro años. Pensaba Pizarro que no faltaría "oposición al establecimiento de la citada Compañía de parte de algunos que se detienen más en el nombre que en la sustancia, y por esta sola razón discurrirán, se aniquilará el comercio de galeones, como si aquella no se hubiese de componer de los mismo tratantes que comercian en éstos, además de que para surtir de géneros a todo el país que comprende el virreinato de Santa Fe, pueden ir galeones o registros a Cartagena y Portobelo, con la conveniente prohibición de que sus géneros no puedan penetrar en el Perú, cuya práctica no sería difícil[126]".

9.- Últimos movimientos en América y negociación de la paz: 1747-1748

Con el ascenso al trono de Fernando VI se inició un cambio en las directrices políticas de la monarquía: Ensenada preconizó un esfuerzo militar que permitiera a España negociar a partir de una posición de fuerza, mientras que otros aconsejaron la repatriación pura y simple del ejército y la conclusión de una paz inmediata, casi sin importar en qué condiciones. El Marqués de Villarias recomendó un término medio: se prodigarían a Francia las seguridades de buena voluntad y de unión, y se continuaría, al menos provisionalmente, la guerra a su lado; pero de otra parte, y al mismo tiempo, se explorarían activamente las posibilidades de una paz separada con Austria, donde ya se encontraba Grimaldi[127], y con Inglaterra, a donde se podría enviar a otro emisario[128]. Newcastle enviaba a Lisboa a un emigrado español en julio de 1746, el marqués de

[126] A.G.S. Leg 400.1-182. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 24 de junio de 1746. Aranjuez.
[127] Grimaldi inició con esa misión sus servicios a la monarquía española. Había llegado a Viena el 29 de mayo, donde permanecería hasta su nombramiento como embajador en Suecia en 1749, en Ozanam, D. "La diplomacia de los primeros Borbones (1714-1759)", en *Cuadernos de Investigación Histórica* 6 (1982), pp. 169-194.
[128] Atard Palacio, V. *La Diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre José de Carvajal y el Duque d Huéscar, 1746-1749*. C.S.I.C. Madrid. 1975. pág. 23.

Tabuérniga**,** para abrir camino a Keene (quien llegaría a Portugal el 15 de septiembre), siendo el encargado de entablar una verdadera negociación con el gobierno de Fernando VI, quien había pasado a estar representado por el Duque de Sotomayor[129]. Un decreto fechado en 4 de diciembre, pero publicado el 6, nombró a Carvajal ministro de Estado y decano del Consejo de Estado, atribuyéndole las relaciones con los ministros extranjeros y amplias facultades para la promoción de la industria y del comercio. El 3 de enero de 1747, un nuevo decreto confirió a Villarias el cargo de Secretario de Gracia y Justicia (del que será privado el 8 de octubre de 1747). Carvajal nombraría a Ricardo Wall como ministro español en Londres. Ahora era de Inglaterra de quien se esperaban grandes concesiones, lo que se entendía vital para los intereses españoles. La restitución de Gibraltar y Menorca y el cese del Asiento y del Navío de Permiso fueron las condiciones que impidieron la llegada a buen puerto de la negociación. Con esta idea se juzgó necesario hacer pasar a Keene, entonces en Lisboa, una llamada urgiéndole a negociar una paz separada con Inglaterra, (el llamamiento a Keene fue expedido el 17 de diciembre de 1746). Ricardo Wall volvería a negociar en Londres meses más tarde, siendo rechazadas de nuevo por los principales ministros ingleses (Newcastle, Pelham, Harrington y Chesterfield), todas las peticiones hechas por el gobierno español[130].

En el mes de noviembre se publicaban en El Mercurio las inminentes conversaciones de paz: "ésta paz que nos es tan necesaria a todos, tal vez este cercana, y podría ser negociada en el invierno de 1748 en Aquisgrán, a donde pasarían inmediatamente los ministros de todas las cortes interesadas, los cuales ya se hallaban con los pasaportes necesarios, después de haberse realizado una convención preliminar en la Haya[131]**"**. La voluntad de paz se confirmaba en un discurso de S. M. B al

[129] Ozanam, D. "La política exterior de España en tiempos de Felipe V y de Fernando VI", en *Historia de España Ramón Menéndez Pidal,* vol. XXIX-1, pp. 643-644.
[130] Op.Cit Atard Palacio, V. *La Diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada...,* págs.. 24-34.
[131] El Mercurio. Noviembre. 1747. págs. 74-75.

Parlamento inglés que aparecía publicado en el mes de diciembre, en el que se podía leer la mención que hacía este monarca a toda una serie de proposiciones que se le habían hecho con la finalidad de alcanzar una paz pronta. Algunas de esta proposiciones no parecían ser del agrado del rey inglés, tanto que no se podían aceptar, pero de todas formas, él ya había procurado el acuerdo entre todos sus aliados con la finalidad de alcanzar esa *paz tan deseada* en estos momentos por todas las potencias. Jorge II acabaría consintiendo que se tuviese un congreso en Aquisgrán[132].

El 6 de mayo de 1748 llegaba un mensajero a Londres informando de que el día 30 de abril habían sido firmados los preliminares de la paz por los plenipotenciarios de Francia, Inglaterra y los Estados Generales, además de una convención para la supresión de armas[133]. Estos preliminares no habían sido firmados por las Cortes de Madrid, Viena, Turín y la República de Génova[134]. Los tratados de Westfalia de 1648, de Breda de 1667, de Madrid entre las Coronas de España e Inglaterra de 1670, de Nimega, Riswik y Utrech de 1713, y de la Cuádruple Alianza firmada en Londres el 2 de agosto de 1718, servirían de base a los artículos de dicho tratado, siendo renovados en todo su tenor a excepción de todo lo derogado en los preliminares del acuerdo. Se restituiría por las partes todas las conquistas que se hubiesen hecho desde el principio de la guerra, así en Europa como en las Indias Orientales y Occidentales. Los Ducados de Parma, Plasencia y Gualtalla serían cedidos al Infante español don Felipe; Francia y los Estados Generales se comprometían a mediar para conseguir, por parte de la Corona española, la total liquidación de las deudas contraídas por ésta con Inglaterra; El tratado de Asiento para el comercio de negros, firmado en Madrid el 26 de marzo de 1713, y el artículo del navío anual, eran confirmados por los presentes artículos preliminares; y también el

[132] El Mercurio. Diciembre. 1747. pág. 47.
[133] El Mercurio. Mayo. 1748. pág. 35.
[134] Fernando VI accedió al Tratado de Aix-la-Chapelle el 20 de octubre de 1748, ratificando su accesión el 1 de noviembre del mismo año.

artículo V del tratado concluido en Londres el 2 de agosto de 1718, que contenía la garantía de la sucesión al reino de Gran Bretaña en la casa de Hannover[135]. El cese de las hostilidades entre todas las potencias que estaban en guerra tendría lugar por tierra a las seis semanas, contadas éstas desde el día de la firma de los presentes artículos, y por mar se seguirían los términos o espacios de tiempo contenidos en el acto de suspensión de armas entre Francia e Inglaterra, firmado en París el 19 de agosto de 1712[136]. Las restituciones no tendrían lugar hasta la accesión a los presentes artículos preliminares de todas las potencias que estuvieran interesadas en ellos. Éstos, en parte, eran los acuerdos a los que se llegaba en Aquisgrán en lo concerniente a las relaciones entre España e Inglaterra, todo ello en espera de las negociaciones bilaterales que iniciarían ambas monarquías en 1750, y que modificarían lo firmado en 1748[137].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[135] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A "Su Sacra Majestad Imperial, S.M.Ch, y los Estados Generales de las Provincias Unidas se obligan por sí, sus herederos y sucesores, a mantener y garantizar la sucesión en el reino de la Gran Bretaña, según se halla establecido por las leyes del reino en la casa de S.M.B al presente reinante, como también a garantir todos los Estados, y países que posee S.M.B, y a no dar, ni conceder ningún asilo, ni retirada en parte alguna de sus Estados a la persona, que durante la vida de Jacobo II, tomó el título de príncipe de Gales, y después de su muerte el de rey de la Gran Bretaña; ni a los descendientes de la dicha persona, en caso de que llegue a tenerlos, prometiendo igualmente por sí, sus herederos y sucesores, no ayudar jamás a la dicha persona, ni a sus descendientes directa o indirectamente, por mar, ni por tierra, por consejo, socorro o asistencia, cualquiera que sea, así en dinero, armas, municiones, navíos, soldados, marineros, o en cualquier otra forma que pueda ser, y observar lo mismo por lo que mira a cualquiera otro, que pueda tener orden, o comisión de la dicha persona, o de sus descendientes, para perturbar el gobierno de S.M.B, o la quietud de su reino, así por una guerra abierta, como por conspiraciones secretas, o excitando sediciones y rebeliones, o ejercitando la piratería contra los súbditos de S.M.B".

[136] Op.Cit. Abreu y Bertolano, J.A. "El artículo III dice así para evitar igualmente todo motivo de quejas y disputas que podrían suscitarse con motivo de los navíos, mercaderías, u otros efectos, que se tomen por mar durante el tiempo de la suspensión. Se ha convenido recíprocamente que los dichos navíos, mercaderías y efectos que se tomasen en La Mancha, y en los mares del Norte, después del espacio de doce días, contados desde la firma de la dicha suspensión, serán restituidos por una y otra parte. Que el tiempo será de seis semanas para las presas hechas desde la Mancha, los mares británicos y los del Norte, hasta el Cabo de San Vicente. Igualmente de seis semanas desde, y a la parte de allá de este cabo, hasta la línea, así en el océano, como en el Mediterráneo. Y finalmente, de seis meses a la parte de allá de la línea en todos los parajes del mundo, sin excepción alguna, ni otra distinción particular de tiempo y de lugar"

[137] El Mercurio. Junio. 1748. págs. 39-47.

9.1. Pedro Mesía de la Cerda: 1747

En agosto de 1746 se le ordenaba a Bernardino Freire armar y pertrechar el buque el Glorioso, que navegaría comandado por Pedro Mesía de la Cerda[138]. Su misión era la de convoyar los registros que partirían desde Cádiz con rumbo a Veracruz, para después quedar incorporado a la escuadra de Regio[139]. El siguiente invierno regresaría a España con todos los caudales que se hubieran podido recaudar en Nueva España[140].

A su partida, Pedro Mesía de la Cerda era informado de los buques ingleses que podían estar navegando en la zona: tres navíos grandes de la escuadra Azul en Lisboa y algunos otros de pequeño porte, incapaces de atacar al convoy español[141]. La escuadra española navegaría manteniéndose siempre Pedro Mesía de la Cerda en la vanguardia y desplazándose de costado a costado el resto de los bajeles, además de un buque francés que siempre cubriría la retaguardia[142].

El 15 de febrero llegaron los buques a América[143]. El 28 de mayo del mismo año partía de Veracruz el buque el Glorioso con destino a La Habana, puerto en el que entró el 23 de junio.

De regreso a España, a la altura de la isla del Cuervo, un convoy inglés compuesto por dos navíos de guerra y un bergantín, les atacó. De nuevo, unos días después, a la altura del cabo de Finisterre, se vieron sorprendidos por otras tres

[138] Cordobés, tendría una dilatada carrera: Teniente General de la Armada en 1755, Consejero de Guerra en 1757, Virrey del Nuevo Reino de Granada entre 1760 y 1773, y Marqués de Vega Armijo, en Andujar, Francisco: *Consejo y Consejeros…*p. 233.
[139] A.G.S. Leg 400.1-277. Secretaría de Marina. Madrid a Bernardino Freire. 22 de agosto de 1746.
[140] A.G.S. Leg 400.1-352. Secretaría de Marina. Madrid a Pedro de la Cerda. 6 de septiembre de 1746.
[141] A.G.S. Leg 400.1-357. Secretaría de Marina. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Cenón de Somodevilla. 1 de noviembre de 1746. Cádiz.
[142] A.G.S. Leg 400.1-362. Secretaría de Marina. Instrucción para Pedro de la cerda. 8 de noviembre de 1746.
[143] A.G.S. Leg 400.1-57. Secretaría de Marina. Pedro de la Cerda a Cenón de Somodevilla. 9 de marzo de 1747. Veracruz. Su diario de navegación en A.G.S. Leg 400.1-368. Secretaría de Marina.

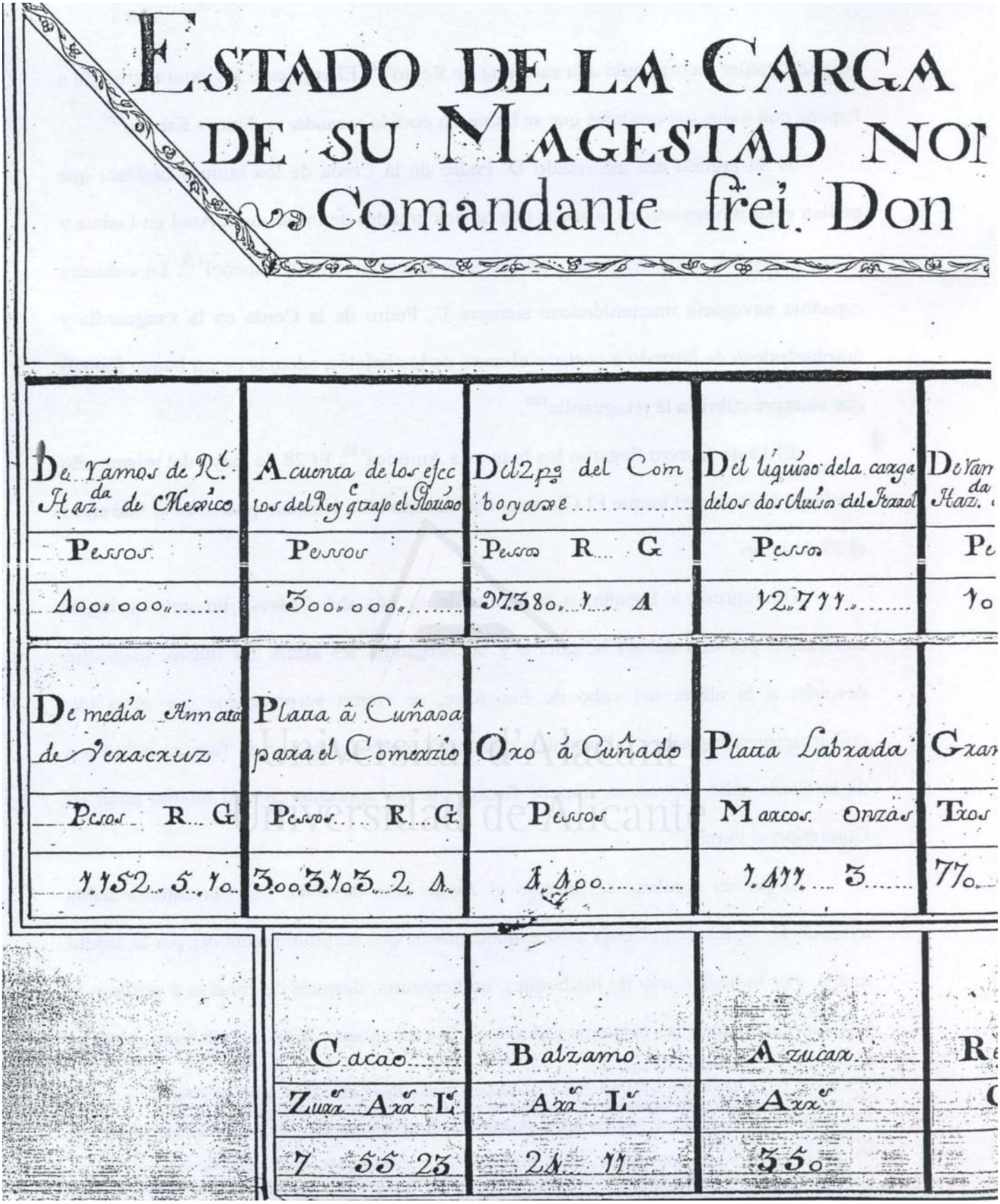
embarcaciones inglesas[144]. En ambas ocasiones, pese a disponer de fuerzas inferiores, de la Cerda salió victorioso, aunque finalmente fue apresado cuando intentó pasar de Corcubión al Ferrol[145].

El primer combate se produjo el 26 de julio de 1747. El día anterior, Pedro Mesía de la Cerda había avistado 10 embarcaciones que no pudo reconocer por la espesa niebla. Por la noche, uno de los buques, un bergantín, después de situarse a estribor de el Glorioso, disparó los primeros cañonazos. Ese día amanecieron otros 8 buques más en persecución del capitán. Dos de los navíos más grandes se situaron a popa de la nave española, comenzándose a batir entre ellos. El más pequeño de los barcos ingleses quedó desarbolado de mastelero, no volviendo a entrar en acción. Con el otro buque inglés, éste de gran porte, se estuvo batiendo de la Cerda durante toda la noche siguiente, hasta que finalmente también se le desarboló el mastelero de juanete mayor y juanete de velacho, quedando la nave británica fuera de combate[146].

El 14 de agosto Pedro Mesía de la Cerda encontró otras tres embarcaciones de guerra, un buque de 80 cañones, una fragata de 20 y un paquebote de 16, a los que, tras un periodo de fuego, les apartó de la línea de combate[147]. Estas acciones supusieron el ascenso de Pedro de la Cerda a Jefe de Escuadra en agosto de 1747[148].

El 16 de agosto entraba en Corcubión el navío el Glorioso, desde donde pasaría a El Ferrol[149]. El 5 de octubre partió de dicho puerto, encontrando en su travesía a 15 buques ingleses, ocho de ellos de gran porte, lo que obligó a de la Cerda a entrar de

[144] A.G.S. Leg 400.1-382. Secretaría de Marina. Pedro de la Cerda a Cenón de Somodevilla. 16 de agosto de 1747. Corcubión. El estado de lo que conducía el buque el Glorioso en A.G.S. Leg 400.1-383. Secretaría de Marina. Su diario de navegación en A.G.S. Leg 400.1-388. Secretaría de Marina.
[145] A.G.S. Leg 400.1-374. Secretaría de Marina. 15 de octubre de 1747. Madrid.
[146] A.G.S. Leg 400.1-391. Secretaría de Marina. Pedro de la Cerda a Cenón de Somodevilla. 16 de agosto de 1747.
[147] A.G.S. Leg 400.1-393. Secretaría de Marina. Pedro de la Cerda a Cenón de Somodevilla. 16 de agosto de 1747.
[148] A.G.S. Leg 400.1-399. Secretaría de Marina. Madrid. 22 de agosto de 1747.
[149] A.G.S. Leg 400.1-374. Secretaría de Marina. 15 de octubre de 1747. Corcubión.



ESTADO DE LA CARGA
DE SU MAGESTAD NOI
Comandante frei. Don

De Ramos de R.l Haz.da de Mexico	A cuenta de los efectos del Rey q.e trajo el Glorioso	Del 2.p.o del Comboyase	Del líquido dela carga delos dos Aviso del Frances	De Ran Haz.da
Pesos	Pesos	Pesos R G	Pesos	Pe
400,000	300,000	97380 1 4	12,777	10

De media Annata de Veracruz	Plata á Cuñada para el Comercio	Oro á Cuñado	Plata Labrada	Gran
Pesos R G	Pesos R G	Pesos	Marcos Onzas	Tros
1,152 5 10	300,303 2 4	4,400	1,477 3	770

Cacao	Balzamo	Azucar	Re
Zurr Arr Lr	Arr Lr	Arr	C
7 55 23	24 11	350	

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 400.1-383. Cargamento del buque el Glorioso comandado por Pedro Mesía de la Cerda.

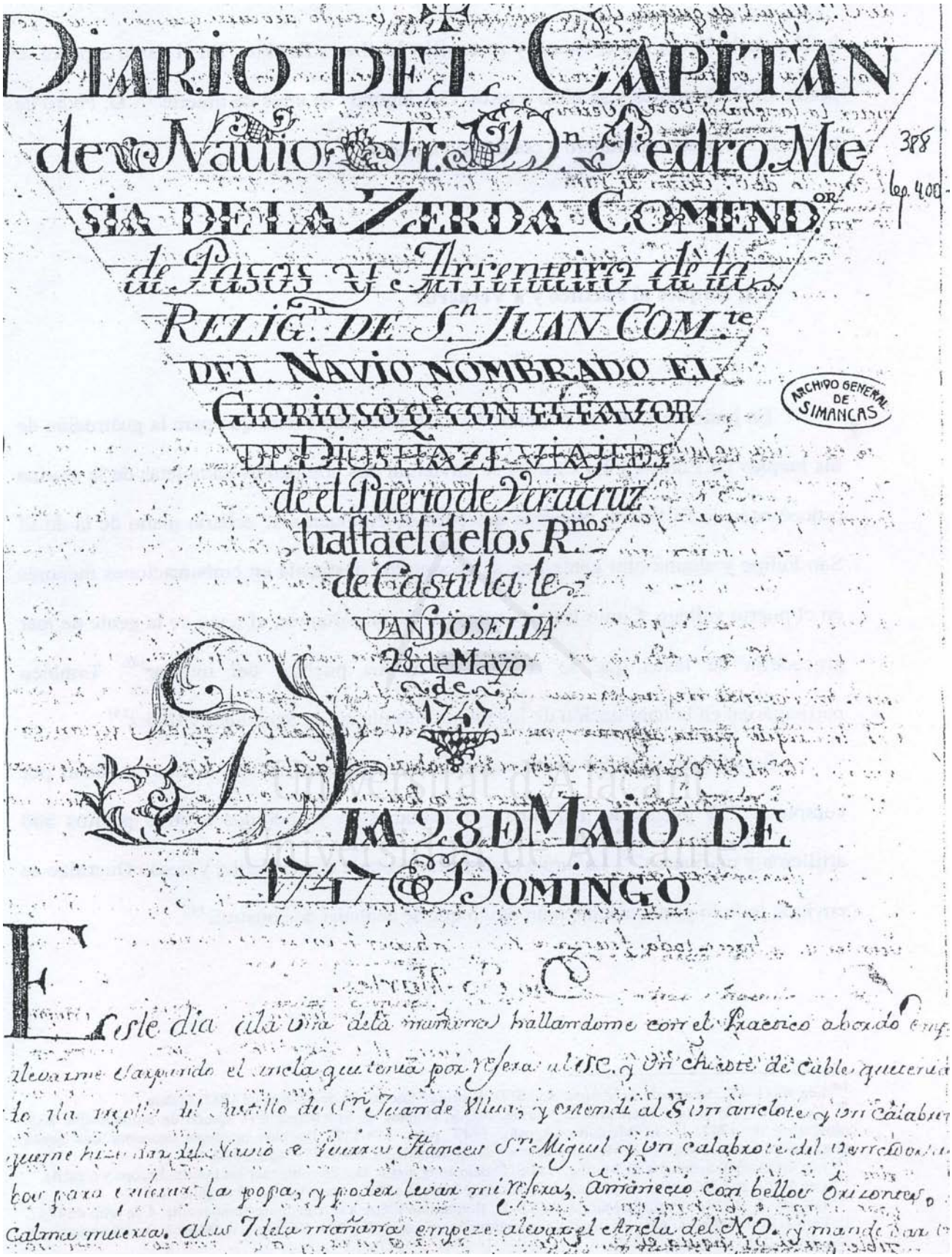
QUE CONDUZE EL NAUIO
MBRADO EL GLORIOSO SV
Pedro Messia de la Zerda

383

Lg. 400-1

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

os de Real y le Goathemala	De la Santa Cruzada de Goathemala	Del Papel Sellado de Goathemala	De la Santa Cruzada de Caxacas	Papel Sellado de Vexacruz
sos	Pessos	Pessos	Pessos	Pessos G
0 000	24 076	4 400	500	3 267 0 6
a fina	Grana Silvestre	Anil	Bainillas	Purga de Jalapa
Arr. L	Tros Arr L	Tros Arr L		Tros Quint
340 4	8 64 17	290 2473 12	273 92	34 68
alos	Cueros al Pelo	Cobre de g.ta dies M	Tros de Guaiacan	
ar		Planch. qq. Arr. L		
	200	3834 2 21 1 14	935	



DIARIO DEL CAPITAN de Navio Fr. D.n Pedro Mesia de la Zerda Comend.or de Pasos y Arrentero de la Relig.n de S.n Juan Com.te del Navio nombrado el Glorioso q.e con el favor de Dios hazi viajes de el Puerto de Veracruz hasta el de los R.nos de Castilla le cuando se lida 28 de Mayo de 1747

388
leg. 400

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

DIA 28 D MAIO DE 1747 DOMINGO

Este dia ala una dela mañana hallandome con el Practico abordo emp[illegible] alevarme Varpando el ancla que tenia por Vesera al SE. y un chicote de cable que tenia de la mesana del Castillo de S.n Juan de Ulua, y entendi al S un anclote y un calabr[illegible] que me hizo dar del Navio de Pedro Francis S.n Miguel y un calabrote del Barrilete [illegible] bor para cubrir la popa, y poder levar mi Vesera, amanecio con bellos Orizontes, calma muerta. alas 7 dela mañana empeze alevar el Ancla del NO. y mande dar [illegible]

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 400.1-388. Diario de navegación de Pedro Mesía de la Cerda. Mayo de 1747.

nuevo en Corcubión[150]. Finalmente, volvió a partir el 11 de octubre y, el día 17, descubrió 17 velas sobre el cabo de San Vicente, comenzando un combate con dos fragatas de 40 cañones. El día 18, el resto de las embarcaciones inglesas amanecieron en dirección al Glorioso, produciéndose un enfrentamiento con uno de los buques británicos de 60 cañones, al que se venció, falleciendo la mayor parte de su tripulación. El tercer combate enfrentó a Pedro Mesía de la Cerda con un buque de 80 cañones, pero siendo ya escasa la munición de el Glorioso y una vez transcurridas tres horas de intercambio de disparos, al amanecer del día 19 el buque español se encontró totalmente desarbolado, rindiéndose por su situación de inferioridad. Este navío de 80 cañones que batió a de la Cerda fue el Rusell y su capitán Mathews Knekle. En el navío español se perdieron 33 hombres y se hirió a otros 130, algunos de ellos de muerte[151]. Pedro de la Cerda fue hecho prisionero y conducido a Lisboa[152].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

9.2. Buques al Pacífico y a Veracruz: 1747-1748

En junio de 1747 se comunicó a Bernardino Freire que para la guarnición de los buques Europa y Castilla se enviarían dos compañías completas de la marina procedentes de El Ferrol, mientras que para su tripulación se echaría mano de la del San Felipe y alguna otra gente que se encontraba destinada en embarcaciones menores en el puerto gallego. Como las ausencias serían importantes, el resto de la gente de mar

[150] A.G.S. Leg 400.1-425. Secretaría de Marina. 9 de octubre de 1747. Corcubión.
[151] A.G.S. Leg 400.1-432. Secretaría de Marina. Vicente Maseras. 26 de octubre de 1747. Lisboa.
[152] A.G.S. Leg 400.1-435 y 441. Secretaría de Marina. Duque de Sotomayor a Cenón de Somodevilla. 2 de noviembre de 1747. El Mercurio. Agosto. 1747. págs. 114-117. También podemos encontrar una buena descripción de lo ocurrido en El Mercurio del mes de noviembre del año 1747. págs. 64-68.

procedería de levas que se realizarían en los pueblos del interior[153]. También participarían en la habilitación de los buques las plazas de Santander y Cádiz[154].

En el mes de julio comenzaron a carenarse los navíos, aunque faltaban por completar 250 plazas de mar, una vez habían sido ya pedidos a otros puertos 300 artilleros y marineros[155]. La jarcia serían transportada desde Cádiz, y desde Guarnizo se enviaría todo lo perteneciente a un navío que se acababa de construir[156].

El 20 de julio llegó el que comandaría los buques, Francisco Orozco[157], a quien se le entregaron los navíos el 25 del mismo mes[158]. Las primeras apreciaciones del capitán fueron que "los buques se componen de tan sólo doce o catorce hombres viejos y de poco servicio, siendo el resto reclutas admitidos con necesidad", lo que provocaba el desánimo de Orozco[159]. Como intento de remediar la falta de tripulación con experiencia, pasarían a formar parte de la misión 30 de los hombres pertenecientes a la guarnición del Asia, buque que José Pizarro había comandado en su travesía por el Mar del Sur.

Una vez completado el aprovisionamiento y armamento de los navíos, la salida quedó establecida para el 2 de septiembre de 1747[160]. De forma previa, se mandó partir embarcaciones de remos para inspeccionar la existencia de navíos ingleses en los alrededores[161]. Los vientos contrarios impidieron la salida de los buques de Orozco el

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[153] A.G.S. Leg 400.1-199. Secretaría de Marina. Estado en el que se han de componer los buques Europa y Castilla.
[154] A.G.S. Leg 400.1-207. Secretaría de Marina. Desde Madrid a Cosme Álvarez. 12 de julio de 1747.
[155] A.G.S. Leg 400.1-213. Secretaría de Marina. Bernardino Freire a Cenón de Somodevilla. 4 de julio de 1747. El Ferrol. El presupuesto para las pagas de la guarnición en A.G.S. Leg 400.1-214. Secretaría de Marina. La jarcia en A.G.S. Leg 400.1-215. Secretaría de Marina.
[156] A.G.S. Leg 400.1-216. Secretaría de Marina. Alejo Rubalcaba a Bernardino Freire. 12 de julio de 1747. Cádiz.
[157] Francisco Orozco Orozco, sevillano, nacido en 1699, era Capitán de Navío desde junio de 1745 y Jefe de Escuadra en 1747. Sería Teniente General de Marina en 1755 y Comandante General del Departamento Marítimo del Ferrol, y Consejero de Guerra desde 1760 hasta su muerte en enero de 1761, en Andujar, Francisco: *Consejo y Consejeros*…p. 246.
[158] A.G.S. Leg 400.1-222. Secretaría de Marina. Cosme Álvarez a Cenón de Somodevilla. 25 e julio de 1747.
[159] A.G.S. Leg 400.1-234. Secretaría de Marina. Francisco Orozco a Cenón de Somodevilla. 25 de julio de 1747. El Ferrol.
[160] En A.G.S. Leg 400.1-264 y 267. Secretaría de Marina. Se encuentra una relación pormenorizada de todos los oficiales que partirán en los dos buques, siendo algunos de ellos gente con experiencia en América, como es el caso de Pedro Mendinueta y Francisco Garganta.
[161] A.G.S. Leg 400.1-256. Secretaría de Marina. Madrid a Bernardino Freire. 16 de agosto de 1747. Madrid.

día 2, demorándose su partida hasta el día 10, la que quedó de nuevo aplazada por haberse avistado en la zona 11 navíos de guerra ingleses. Finalmente se hizo a la mar el día 12 del mismo mes[162].

Los buques debían remontar el cabo de Hornos y adentrarse en el Mar del Sur. Debido a las "noticias seguras con se hallaba el rey de lo expuestas que se encontraban las costas de aquellos parajes a sufrir las hostilidades de los enemigos que pasaran a ellas, por no encontrarse en aquellos mares otras fuerzas que oponer a los intentos de embarazar el comercio ilícito", era necesaria la presencia en aquellos mares de buques que se encontrasen en buen estado y capaces de imponerse a los enemigos en caso de que éstos lograran pasar en un futuro. Unidos a la fragata Esperanza, su principal misión sería la de permanecer en aquellas costas asegurándolas de posibles invasiones, además de limpiar los mares de corsarios y contrabandistas. De esta manera se atendía a las peticiones y sugerencias que habían realizado a la Corte José Pizarro y José Manso, Virrey del Perú.

Navegaría Orozco rumbo a la isla de Jayal, una de las Terceras, pertenecientes al Rey de Portugal, siempre vigilando no cruzarse con los buques ingleses que se sabía navegaban por las costas de Galicia y Asturias. En el puerto principal de la isla encontraría un buque de 70 cañones portugués, cuyo capitán le entregaría las órdenes que se deberían ejecutar. En caso de no tener noticia de dicho navío lo esperaría en Jayal durante un plazo determinado de tiempo y, si éste no llegara, de nuevo se haría a la mar dirigiendo su navegación, esta vez rumbo a Maldonado, donde fondearía para hacer la aguada y cargar víveres.

[162] A.G.S. Leg 400.1-275. Secretaría de Marina. Francisco de Orozco a Cenón de Somodevilla. 12 de septiembre de 1747. El Ferrol.

Estado de los Víveres que deben embarcarse de repuesto en los Vas.s de S. C
Orozco para subministrar de Ración sin vino a sus Tripulaciones, y
sin embargo de que no les esten regladas mas de 900. en cuyo concep
el Vinagre que toca para regar Ranchos, y refrescar la Artilleria,
suministrado en la forma regular por varios motivos que concurren,
trar en cada Semana, dos dias de Ración de Baca, dos de To
de Fuesso, y quatro de Tocino, en 5 dias mas uno de Fuesso, y quat
tendido, que de este Genero se ha de subministrar siempre tres
que se minoran echando dar 8 ℔. de Miñá fina, inclusas las c

Navios.	Num.o de Plazas.	Num.o de Raciones	Vizcocho. q.s	l.s	℔.	Tocino. q.s	l.s	℔.	Carne. q.s	l.s	℔.	Baca q.s	l.
Castilla	450	75000	843	75		125	78	2		50		6	69
Europa	450	75000	843	75		125	78	2		50		6	69
Total	900	150000	1687	50		251	56	4		100		13	39

	Num.o de Raciones	Vizcocho. q.s	l.s	℔.	Semola. q.s	l.s	℔.	Carneros. l.s	℔.	sept.os	Gallin Num
Castilla	2250	14	6	4	2	81	4	803	9	1/7	160
Europa	2250	14	6	4	2	81	4	803	9	1/7	160
Total	5000	28	12	8	5	62	8	1607	2	2/7	321

Graña 25 de Julio de 17

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 400.1-237. Cargamento de las naves Castilla y Europa que debía conducirse a América. Julio de 1747.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

H. nombrados Castilla, y Europa del mando del Capitan de Navio D. Fran.co Co
Guarniciones en 150 dias de Viage sobre el Pie de 10 Plazas en ambos Bugu
to se comprehenden las Dietas correspondientes al 3. p.to 100. de aumento,
y la Aguada para solos 120. dias con advertencia de que dho repuesto no v
sino vajo de la Regla de que en los prim.os 15 dias se han de submin
ino, dos de Bacalao, y una de Queso, en 55 dias siguientes dos de Baca, una
ro de Tocino, y todo el restante tiempo alos 150 dias, Racion de Tocino; Breve
onzas y media en lugar delas 6 y 1/7 y por equivalente delas 2 p.s y 1/
los regladas, y una onza de Aceyte a cuyo resp.to corresponden las partidas siguie

lao	Queso			Mixiafina			Aceyte.			Vinagre.			Leña		Agua	Sal	
p	q.s	l.s	p.	q.s	l.s	p.	@	l.s	p	@.qu.os			q.s	l.s	@.azes	Fan.s	Telem.s
8½	20	8	11	300	37	7	83	19	2½	56	5	1/6	1125		7500	6	3
8½	20	8	11	300	37	7	83	19	2½	56	5	1/6	1125		7500	6	3
1	40	17	6	618	74	14	167	18	5	112	10	2/6	2250		15000	12	6

Dietas.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

237

Lp. 400-1

as.	Huevos.	Almendras.			Azucar.			Passas.			Carbon.	
ero.	Numero.	q.s	l.s	p.	q.s	l.s	p.	q.s	l.s	p.	q.s	l.s
5/7	2250	2	10	15	70	5		2	81	4	36	
5/7	2250	2	10	15	70	5		2	81	4	36	
3	5000	4	21	14	1	10	10	5	62	8	72	

47.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Para remontar el Cabo de Hornos y para el discurrir del viaje por el Mar del Sur, los capitanes de los buques se guiarían por las instrucciones, explicaciones y derroteros que se les había dirigido, escritas por Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

Una vez se encontrasen en el Pacífico, su primer destino sería la ciudad de La Concepción, para desde allí pasar a El Callao, donde el Virrey del Perú les haría entrega de las órdenes correspondientes, quedando éste encargado de todo lo referente a su financiación y previsiones necesarias para que los navíos se encontraran siempre habilitados[163].

El 27 de noviembre de 1747 la escuadra fondeó en Maldonado, enviando un bote a Montevideo el día 29 con los pliegos para el comandante de la ciudad[164]. Aunque no encontraron los víveres que debía haber dejado allí el Gobernador de Buenos Aires, decidieron partir rumbo a La Concepción, a donde llegaron el 10 de marzo de 1748[165]. Después a Lima, la que avistaron el 24 de abril[166]. Y desde allí, a Guayaquil, donde se unieron a la fragata la Esperanza[167].

También, durante el mes de octubre de 1747, se ordenó a Alejo Rubalcaba que habilitase tres buques para pasar azogue, hierro y ropa a Veracruz. Estos navíos fueron el Javier, el León y la Galga, comandados todos ellos por Juan Eques[168]. El 5 de noviembre las embarcaciones llegaron a Cartagena en el Mediterráneo, desde donde pasaron a Cádiz[169].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[163] A.G.S. Leg 400.1-185. Secretaría de Marina. Cenón de Somodevilla a Francisco Orozco. 16 de agosto de 1747. Madrid.
[164] A.G.S. Leg 400.1-304 y 305. Secretaría de Marina. Diario de Navegación de Francisco Orozco. 17 de diciembre de 1747.
[165] A.G.S. Leg 400.1-322. Secretaría de Marina. Francisco Orozco a Cenón de Somodevilla. 10 de marzo de 1748. La concepción.
[166] A.G.S. Leg 400.1-314. Secretaría de Marina. Francisco Orozco a Cenón de Somodevilla. 31 de julio de 1748. Lima.
[167] A.G.S. Leg 400.1-332. Secretaría de Marina. José Manso a Cenón de Somodevilla. 16 de julio de 1748. Lima.
[168] A.G.S. Leg 400.2-4-5-6-7. Secretaría de Marina. Madrid a Alejo de Rubalcaba, 5 de noviembre de 1747. Madrid.
[169] A.G.S. Leg 400.2-7. Secretaría de Marina. Francisco de Liaño a Cenón de Somodevilla. 5 de noviembre de 1747.

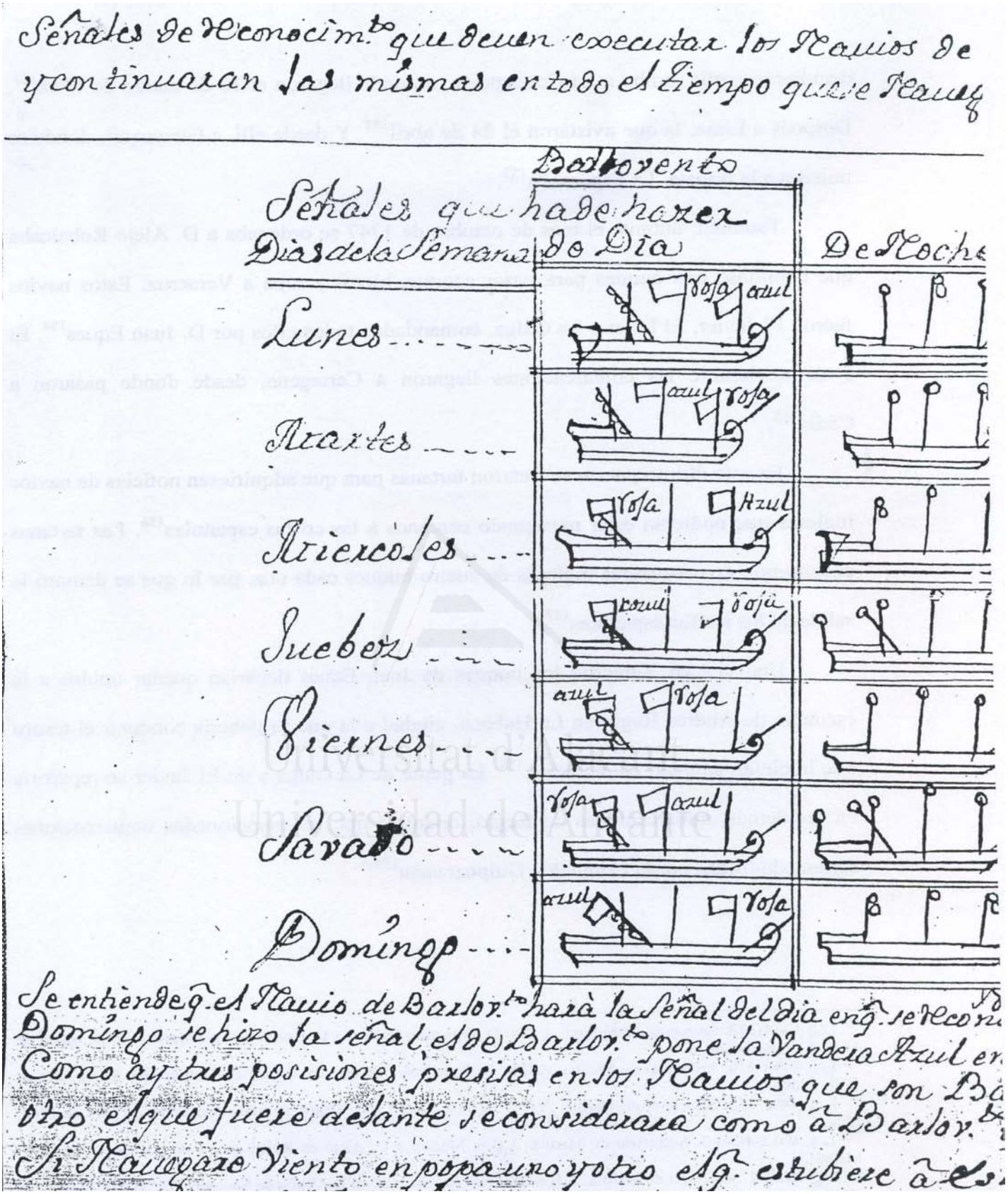
En este último puerto se fletaron tartanas para que adquiriesen noticias de navíos ingleses que pudieran estar navegando cercanos a las costas españolas[170]. Las tartanas encontraron dos escuadras inglesas de cuatro buques cada una, por lo que se demoró la salida de los navíos españoles[171].

Una vez en Veracruz los buques de Juan Eques deberían quedar unidos a la escuadra de Andrés Regio en La Habana, ciudad a la que se debería conducir el tesoro que hubieran cargado en Veracruz[172]. La gente de la Galga y el Javier se repartiría en las demás embarcaciones de Regio, mientras que los referidos buques serían adquiridos por la Compañía Guipuzcoana[173].

Finalmente, y después de haber recibido noticias que hacían referencia a la presencia de buques británicos en las inmediaciones (que en Madrid consideraron falsas), partieron desde Cádiz[174], con rumbos diferentes, todos los navíos[175]. A La altura de la isla de Madeira se separaron los buques que se dirigían al Mar del Sur, otros cinco franceses que llevaban rumbo a la Martinica y otro a Maracaibo, y el resto en dirección a Veracruz[176], adonde llegaron el día 2 de junio de 1748[177].

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[170] A.G.S. Leg 400.2-15. Secretaría de Marina. Francisco de Varas a Cenón de Somodevilla. 14 de noviembre de 1747. Cádiz. Se disponía de noticias que hacían referencia a que a la altura del cabo de San Vicente y en la costa de Portugal, eran varios los buques enemigos que se habían avistado.
[171] A.G.S. Leg 400.2-79 y 80. Secretaría de Marina. Los diarios de navegación de las embarcaciones menores.
[172] A.G.S. Leg 400.2-21. Secretaría de Marina. desde San Lorenzo del Escorial Juan de Eques. 20 de noviembre de 1747.
[173] A.G.S. Leg 400.2-17. Secretaría de Marina. El Escorial a Andrés Regio. 16 de noviembre de 1747.
[174] A.G.S. Leg 400.2-103 y 105. Secretaría de Marina. Características de los buques y total que conforma la escuadra. 3 de mayo de 1748.
[175] A.G.S. Leg 400.2-100. Secretaría de Marina. Pedro de Mendinueta a Cenón de Somodevilla. 15 de marzo de 1748.
[176] A.G.S. Leg 400.2-101. Secretaría de Marina. Sebastián Rodríguez de Arias a Cenón de Somodevilla. 3 de mayo de 1748. A bordo del León.
[177] A.G.S. Leg 400.2-111. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 30 de agosto de 1748. La Habana.



A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 400.1-282. Señales de reconocimiento que debería practicar los buques encaminados al Mar del Sur.

cargo durante la Navegacion en caso de separarse
en la mar del Sur hasta nueva disposicion=

282
leg. 400-1

Sotavento

En Navio de Sotav.to responderà
con las mismas señales; con la
diferencia del dia, como se sigue

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Jueves	Roma
Viernes	Venecia
Sabado	Milan
Domingo	Mantua
Lunes	Paris
Martes	Varsovia
Miercoles	Moscou

Se encuentra y el de Sotav.to el deq. señala el Mapa; por exemplo el
Serena de la Cruzada el de Sotav.to pone la Rosa al Rig.to q. es la del Sueles
Sotav.to Sotavento siempre q. estubiere un Navio q. las aguas del
que siguiere como a Sotav.to
a se considerarà a Barlov.to y el de Banda a Sotav.to esto se deve

9.3.- Andrés Regio al mando en La Habana: 1746-1748

En los años 1746, 1747 y 1748 proliferó el número de salidas de navíos españoles en el Caribe. Regio partió en busca de buques ingleses de forma constante, aunque la mayor parte de las veces fueron las embarcaciones menores las que acabaron encontrándose con los británicos. En el mes de noviembre de 1746 dos goletas españolas atacaban una fragata inglesa[178]. En mayo de 1747 se despachaban dos buques de gran porte a buscar y capturar un convoy de 10 velas, aunque finalmente resultaron ser embarcaciones francesas[179]. Las acciones que iniciaba Regio eran tantas que la sensación que causa la documentación estudiada hace pensar, a estas alturas del conflicto, los españoles se habían adueñado por completo del mar Caribe[180]. Además, se dejaron de sufrir percances en los transportes de víveres y de caudales[181].

En diciembre de 1746, desde Mérida de Yucatán, el Gobernador Antonio Benavides, comunicó a Regio la imposibilidad de ejecutar las levas ni de apresar a los desertores que últimamente habían desaparecido. La insuficiencia de tropas para buscarlos se convirtió en el mayor impedimento; además, explicaba el Gobernador, "que la mayor parte de la gente de esta plaza es considerada inútil y no sabe ni hablar lengua castellana[182]".

[178] A.G.S. Leg 400.1-7. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 30 de septiembre de 1746. La Habana.
[179] A.G.S. Leg 400.1-66. Secretaría de Marina. Miguel de Lovio a Cenón de Somodevilla. 31 de marzo de 1747. La Habana.
[180] A.G.S. Leg 400.2-221. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 30 de agosto de 1748. La Habana.
[181] A.G.S. Leg 400.2-163-164. Secretaría de Marina. Miguel de Lovio a Cenón de Somodevilla. 24 de abril de 1748. La Habana.
[182] A.G.S. Leg 400.1-60. Secretaría de Marina. Antonio Benavides a Andrés Regio. 22 de diciembre de 1746. Mérida de Yucatán.

Desde Puerto Rico se comunicaba que en la isla se mantenían los vagabundos, pero que como la armada permanecía poco tiempo en aquellos lugares, no había tiempo suficiente para apresar a los que habían desertado, ya que para poner en práctica las exigencias de Regio necesitaba el Gobernador al menos un mes, y aunque explicó que había partidas de hombres intentando ejecutar las órdenes, continuaban sin tener éxito[183]. Desde Santo Domingo, la única comunicación tan solo hacía referencia a que persistían en sus intentos por apresar a los desertores, sin más[184].

Regio mandó en diciembre de 1746 a Santiago de Cuba al alférez de navío Juan Antonio Mozo, junto con algunos hombres de tropa, con la orden de apresar a los desertores que pudiera encontrar[185]. En su regreso a La Habana el 21 de abril de 1747 condujo con él 120 hombres esposados[186]. Era fundamental la consecución de gente, ya que en caso contrario sería imposible armar uno de los nuevos navíos recientemente construidos, además de haberse desarmado ya en aquellos momentos, por falta de tripulación, el Real Familia y el San Antonio[187]. Las embarcaciones menores ya habían sido desarmadas por los mismos motivos algunos meses atrás[188]. Buscando más alternativas, también se pretendió conseguir gente de la destinada en la Armada de Barlovento en Veracruz[189].

En enero de 1747 se tuvieron noticias referentes al intento, por parte de los ingleses, de apoderarse del presidio de San Agustín en La Florida. Al parecer, los británicos tenían en Cabo Bretón y en La Carolina una expedición preparada para

[183] A.G.S. Leg 400.2-61. Secretaría de Marina. 22 de diciembre de 1746. Puerto Rico.
[184] A.G.S. Leg 400.2-61. Secretaría de Marina. Marqués de Gándara a Andrés Regio. 22 de diciembre de 1746. Santo Domingo.
[185] A.G.S. Leg 400.1-59. Secretaría de Marina. Andrés regio a Cenón de Somodevilla. 9 de marzo de 1747. La Habana.
[186] A.G.S. Leg 400.1-102. Secretaría de Marina. Andrés regio a Cenón de Somodevilla. 21 de abril de 1747. La Habana.
[187] A.G.S. Leg 400.1-110. Secretaría de Marina. Madrid a Lorenzo de Montalvo. 15 de octubre de 1747. Madrid. Con la tripulación de estos buques se armará finalmente uno de los navíos nuevos.
[188] A.G.S. Leg 400.1-59. Secretaría de Marina. Andrés regio a Cenón de Somodevilla.9 de marzo de 1747. La Habana.
[189] A.G.S. Leg 400.1-140. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Francisco Guemez y Horcasitas. 1 de septiembre de 1747. La Habana.

apoderarse de dicho fuerte. Una vez se comunicó la noticia a los Gobernadores de Santiago de Cuba y de La Florida, desde Madrid se ordenó a Regio que juntase fuerzas de mar y tierra para pasar a aquel presidio a fin de evitar el inconveniente[190].

El Gobernador de La Florida, Manuel de Montano, pidió repetidas veces que se le enviasen pertrechos, municiones y artillería. Desde La Habana se enviaron a la zona dos balandras para convoyar a otras embarcaciones menores encargadas del transporte de las provisiones. Estas embarcaciones, la Teresa y la Susana, se quedarían vigilando los cayos para facilitar la comunicación entre el Gobernador y La Habana[191].

En octubre de 1747 llegaron a La Habana dos cantidades importantes de caudal: una procedente de Veracruz, cuya suma era de 2.146.010 pesos[192], y otra de 1.790.677 marcos de plata labrada, que se transportó hasta España en los registros del comercio, todos ellos convoyados por el buque de guerra la Reina[193]. Su destino era Cádiz, puerto al que llegarían junto con otras embarcaciones que se les agregarían durante la travesía[194].

Desde Aranjuez, en el mes de mayo de 1748, se enviaban pliegos a Regio advirtiéndole que las potencias beligerantes habían firmado la paz. Se le ordenó que los navíos Invencible, León, África y San Antonio partieran de inmediato rumbo a España, conduciendo el tesoro que se pudiese cargar. Benito Antonio Espinola, con los navíos Conquistador y Real Familia, pasaría a Cartagena de Indias para cargar todos los caudales que allí se pudieran hallar, debiendo también conducirlos hasta la Península. A

[190] A.G.S. Leg 399.2-800. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 3 de enero de 1747. La Habana.
[191] A.G.S. Leg 400.1-62. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 9 de marzo de 1747. La Habana.
[192] A.G.S. Leg 400.1-154. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 18 de octubre de 1747. La Habana.
[193] A.G.S. Leg 400.1-149. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Alejandro Chatalain. 18 de octubre de 1747. La Habana. Los buques son la Begoña, el Salomón, el Loreto, el San Miguel y el Halcón.
[194] A.G.S. Leg 400.1-150. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Miguel de Castellanos. 18 de octubre de 1747. La Habana.

Veracruz pasarían los buques Dragón y Nueva España para realizar exactamente la misma operación que debía ejecutar Espinola en Cartagena[195].

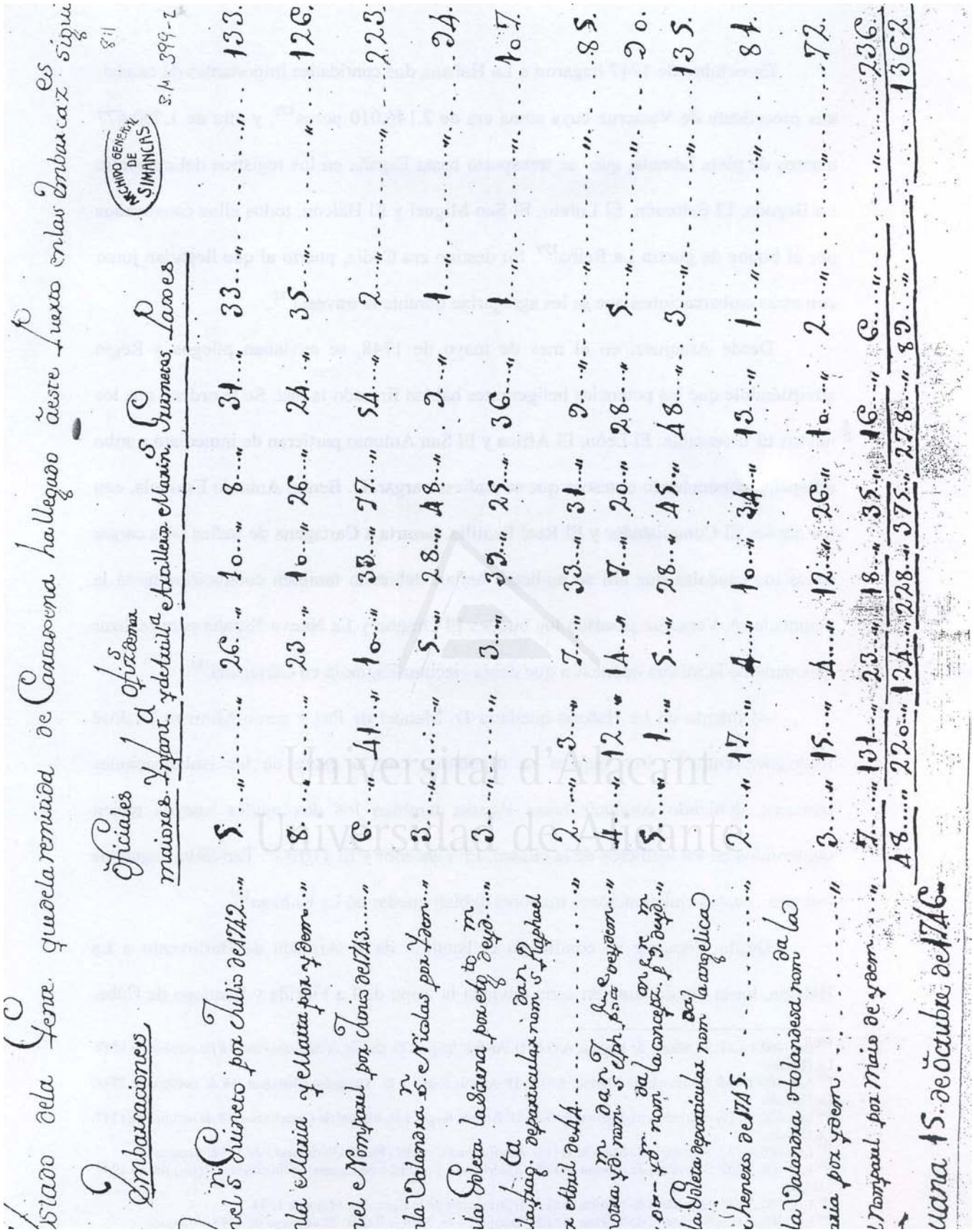
Al mando en La Habana quedaría Manuel de Paz y como Ministro José Rodríguez Duro[196]. Los buques se tripularían con la gente de las embarcaciones menores, debiendo conducir hasta España también los dos navíos nuevos recién construidos en los astilleros de la ciudad, el Vencedor y el Tigre[197].Solamente cuatro embarcaciones menores debían quedar en La Habana[198].

Desde Veracruz se conduciría el batallón de la Armada de Barlovento a La Habana, hasta donde también sería enviada la tropa de La Florida y Santiago de Cuba. Mientras, la tropa de esta ciudad y de Cartagena de Indias volvería de regreso a España con el grueso de la armada[199].

El 21 de marzo de 1749 Espinola partió en dirección a Cartagena con los navíos Dragón y Real Familia. El 14 de abril la Galga y el Fuerte en dirección a Veracruz, comandados por Daniel Huoni Y el 20, también rumbo a Veracruz, los buques Bizarra y Diligente. El navío el Fuerte quedó integrado en la escuadra de Barlovento, y el Jericó y la Galga regresarían a España[200].

Fernando VI había aceptado los preliminares de la paz de 30 de abril de 1748 en Aquisgrán, firmados entre los plenipotenciarios de Francia, Inglaterra y Holanda, quedando estipulado en uno de sus artículos la inmediata suspensión de las hostilidades contra los súbditos de Gran Bretaña[201]. Sin embargo, en noviembre de 1748, siete meses después de firmada la paz y, ante la noticia de que en el seno mejicano se encontraban

[195] A.G.S. Leg 400.2-177. Secretaría de Marina. Aranjuez a Andrés Regio. 22 de mayo de 1748. Aranjuez.
[196] A.G.S. Leg 400.2-202. Secretaría de Marina. Madrid a Francisco de Guemez y Horcasitas. 30 de julio de 1748. Madrid.
[197] A.G.S. Leg 400.2-148. Secretaría de Marina. Distribución de la Escuadra. Mayo de 1748.
[198] A.G.S. Leg 400.2-177. Secretaría de Marina. Aranjuez a Andrés Regio. 22 de mayo de 1748. Aranjuez.
[199] A.G.S. Leg 400.2-207. Secretaría de Marina. Madrid a Andrés Regio. 15 de noviembre de 1748. Madrid.
[200] A.G.S. Leg 400.2-168. Secretaría de Marina. Andrés Regio a Cenón de Somodevilla. 24 de abril de 1749. La Habana.
[201] A.G.S. Leg 400.2-207. Secretaría de Marina. Madrid a Andrés Regio. 15 de noviembre de 1748. Madrid.



A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 399.2-811. Gente de mar que se remite desde Cartagena de Indias a La Habana. Octubre de 1746.

navegando un navío inglés de 80 cañones, 3 de 70 y otro de 50, los que parecían esperar a La Bizarra y a los buques de azogues de Juan Eques, que debían partir de Veracruz hacia España, Regio ordenó salir de La Habana a seis de sus buques, todos ellos en busca de los navíos enemigos[202]. A este armamento español se agregó la Galga y un paquebote de particulares, además de un jabeque para ser utilizado como aviso en la expedición[203].

Después de haber convocado un consejo de guerra, Regio determinó despachar una embarcación ligera a Veracruz, para que los registros fueran advertidos y no salieran de puerto. De todas maneras, en prevención de que dicha embarcación no llegase a Veracruz, el Comandante determinó partir el 2 de octubre con seis buques y una fragata a buscar a Knowles. A los dos días de navegación apresó una balandra inglesa y, por su capitán y tripulación supo que Knowles cruzaba sobre el Cabo de San Antonio con 10 navíos[204].

Este importante armamento hizo que Regio regresase a La Habana en busca de más noticias sobre los ingleses, además de enviar pequeñas embarcaciones al Cabo de San Antonio para que estuviesen siempre vigilados. Por las dudas y confusiones que provocaron las incongruencias de dos británicos apresados, despachó Regio un jabeque a la Sonda, y se mantuvo con su escuadra siempre cercano a las costas de La Habana, hasta el 10 de octubre, cuando descubrió un convoy de 14 navíos, escoltados por dos de guerra, navegando rumbo al Canal de Bahamá.

Se destacó de forma inmediata el navío la Real Familia y la fragata la Galga con orden de seguir al convoy. Estas dos embarcaciones hicieron una presa inglesa, cuya tripulación declaró no saber nada del paradero de la escuadra de Knowles. Aunque la

[202] El África, Invencible, Real Familia, Conquistador, Dragón y Nueva España,
[203] A.G.S. Leg 400.2-233. Secretaría de Marina. Miguel de Lovio a Cenón de Somodevilla. 15 de noviembre de 1748. La Habana.
[204] El Corwall, de 80 cañones, La Isabel y El Lenox, de 70, El Canterbury, El Waewich, El Stradford, El Oxford y el Filsbury de 60, El Milford de 50 y una balandra.

Estado que manifiesta los equipages con que hizieron vela a
Andres Reggio los Bageles de S.M. que al mazgen se decl
el Governador Dn. Fran.co Carrigal dela Vega facilito asu comp
sultaxon del combate que han tenido con los Britanicos mandad
leguas de Matanzas que principio a cossa delas 2. dela Ta

Navios	Oficiales de estado maior	Oficiales Marinheiros	Idem. de Marx	Dectx artilleria	Artilleros	Marinexs	Fumetes	Paxes	Cu de
Africa	4	18	34	11	69	92	64	21	1
Imbenzible	2	16	33	11	74	118	57	19	1
Real Familia	0	18	23	8	62	84	46	13	6
Nueva España	0	12	22	8	67	67	49	19	6
Dragon	0	12	19	9	69	82	51	20	0
Conquistador	0	14	25	9	43	99	43	13	6
	6	90	156	56	378	543	306	105	42

Que en el Numero de
prehendidos en los buques
del Conquistador, fue Dn. C
gen.l Dn. Andrez Reggio. E
de Navio Dn. Juan Fria
Derrota Dn. Joseph
Carrigal, fue oficial de
tenen de Fragata Dn. An
Navio Dn. Balthasar
Africa, fue de fragata d

La Havana 15. de

A.G.S. Secretaría de Marina, Expediciones a Indias, Leg.- 401-349. Equipajes que conducían los buques mencionados desde La Habana en su regreso a España. Noviembre de 1748.

e Puerto en 2. de octubre del Corriente año al mando del Theniente General D.
n assi de sus propriatarias Dotaciones, como de Varias Clases de Gente que
fotros presentados Voluntaria mente, Numero de Muertos, y Heridos, que se
xel Almirante Knowles el dia 12. del prevenido mes, N. S. en distancia S.
Heneció enteramente alas 10. Poco mas dela Noche de el . . . . . .

Jante. Idem de 2.ª Clase.	Idem de la Plaza.	Milicias Idem	Compañ.ª de Soldados	Idem de la Mar	Idem de Maestr.	Idem de Marineros	Voluntarios	Desertados	Gente de leva, Caxas y otras clases.	Ingleses Liones.ᵉ	Bata llon de Varias	Idem de Moreno.	Total.	Muert.ᵉ comprehen.ᵈ en el total.	Heridos Idem
83...	53...	17...	8...	13...	9...	0...	32...	2...	56...	16...	26...	12...	660...	28...	100.
93...	54...	14...	11...	14...	7...	3...	35...	0...	32...	0...	27...	11...	641...	18...	33.
83...	25...	28...	13...	2...	8...	0...	0...	0...	66...	0...	8...	12...	505...	7...	15.
65...	26...	29...	10...	21...	7...	0...	14...	0...	46...	0...	25...	11...	508...	17...	37.
85...	26...	26...	14...	5...	7...	0...	0...	0...	32...	0...	26...	10...	500...	3...	11.
83...	26...	26...	14...	5...	7...	2...	15...	7...	86...	0...	26...	10...	559...	8...	11.
18.	210...	140...	70...	60...	45...	5...	96...	9...	318...	16...	138...	66...	3378...	81...	207.

Nota.

Tenidos que se ha hecho con el Estado Mayor
de Capitanes de Mario D.ⁿ Thomas Sanchez Cor
dela Fuentana Decan Huertuxeco eligio el Tren.
de Fragata D.ⁿ Melchor Valdecilla, Theniente
D.ⁿ Luis Lumarejo: El de Fragata y Piloto mr. D.
El Capitan de Dragones de Antigua D.ⁿ Fran.
nza D.ⁿ Diego Ozza, y estos Ultimos los Capi
Maxagin y D.ⁿ Fran del Valle, Theniente de
ra Infteria dela misma Clase D.ⁿ Fernando.
ros D.ⁿ Diego Serrano, y D.ⁿ Cayetano del Castillo.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

349

Leg. 401

Memorie de 1748.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

intención de Regio fue la de maniobrar y dirigirse al Canal de Bahamá, el día 12 encontró la escuadra británica, que estaba compuesta de 7 navíos de línea, y a su retaguardia otras 10 velas. Una vez preparado el combate y formadas las escuadras comenzó un intenso fuego de ambas partes. El buque de Knowles se acercó al de Regio, manteniéndose casi unidos durante más de media hora, y disparándose mutuamente, lo que provocó que el navío inglés quedara desarbolado de mastelero mayor.

Con la misma intensidad se batieron el resto de los buques hasta las ocho de la noche, excepción hecha del Conquistador, que a causa de hallarse sin velas, quedó siempre en la retaguardia de la formación española, aunque maltratado por el fuego acabó rindiéndose poco después.

Por la noche Regio se batió con tres embarcaciones más, las que sin excesivo daño se retiraron finalmente. Como consecuencia de este segundo combate quedó el África en el mar "sin enemigos que le pudieran hostilizar, ni amigos que le facilitasen algún socorro". Sólo y navegando con el palo de bauprés**,** determinó acercarse a la costa, dando fondo el día 13 por la mañana. A éste lo avistó Knowles el día 15 y, "temeroso Regio de que el navío cayese en manos enemigas, le prendió fuego" escribiría el capitán inglés. Después se restituyó a La Habana, donde el día 13 entraron el resto de los buques[205].

De la escuadra española murieron 11 oficiales mayores, 2 sargentos, 20 cabos y 65 marineros, resultando heridos más de 200 hombres[206]. Aunque se pensó que las bajas inglesas también debieron ser considerables, no se supo su cantidad exacta.

Fue Ricardo Wall quien dio a conocer lo sucedido entre la escuadra de Knowles y la escuadra de Regio. El embajador español en Inglaterra lo comunicó al Duque de Huéscar**.** Al parecer, ambos comandantes ignoraban la firma de la paz, aunque no por

[205] El Invencible, el Real Familia, el Dragón, la Nueva España y la fragata la Galga.
[206] A.G.S. Leg 401. 1.354. Secretaría de Marina. De lo que refieren los tenientes generales Andrés Regio y Benito Antonio Espinola, y el Gobernador de La Habana, en sus cartas de 21 y 31 de octubre de 1749.

ello Wall dejó de sospechar de la posible mala fe de Regio, "ya que la escuadra española al completo, no había salido del puerto de La Habana durante todo el tiempo que duró la guerra[207]".

Knowles relató lo ocurrido de la siguiente forma: "obligué a retirarse fuera de la línea de combate al comandante Regio, y a mi me desarbolaron mi mastelero de gavia, el árbol y vela de trinquete. Persiguiendo al enemigo fui hasta cerca de los escollos de la playa, a donde no le pudimos seguir porque los pilotos no conocían la zona. Al principio de la función reparé que la resolución de los enemigos era de cañonear y no llegar a un estrecho combate a lo que yo estaba resuelto, y por tanto, caí encima del almirante Regio a distancia de un tiro de fusil, habiendo recibido muchas andanadas de los cuatro navíos que estaban a su proa antes que yo tirase un solo cañonazo".

El encontronazo tuvo lugar cerca de la costa, entre La Habana y Matanza[208]. Knowles aseguró que los buques españoles quedaron totalmente batidos, y su proyecto de galeones y conducción del tesoro desde Veracruz completamente imposibilitado. Regio quedó ancorado en una pequeña playa con el navío el África, el que quemó para que no cayese en manos enemigas[209]. Knowles se disponía a pasar a La Habana para realizar el canje de prisioneros cuando una embarcación española se puso en medio de su escuadra y le entregó los preliminares de la paz. Reflexionó entonces Knowles que "fue una lástima no haber tenido un mes más para que toda la flota española hubiera caído en mis manos[210]".

El plenipotenciario español en Aquisgrán fue el Marqués de Sotomayor. En dichos preliminares, en lo referente a hostilidades, se atendía a los firmado entre Francia

[207] A.G.S. Leg 400.2-177. Secretaría de Marina. Aranjuez a Andrés Regio. 22 de mayo de 1748. Aranjuez. En este documento se comunicó a Regio la firma de los preeliminares de la paz de Aquisgrán.
[208] A.G.S. Leg 400.2-249. Secretaría de Marina. Ricardo Wall a Cenón de Somodevilla. 5 de diciembre de 1748. Londres.
[209] A.G.S. Leg 400.2-257. Secretaría de Marina. Miguel de Lovio a Cenón de Somodevilla. 22 de diciembre de 1748. La Habana.
[210] A.G.S. Leg 400.2-251. Secretaría de Marina. Knowles al Almirantazgo inglés. 6 de octubre de 1748.

e Inglaterra en París en el año 1712. El cese de hostilidades entre España e Inglaterra debía tener efecto en el Canal y en el Mar del Norte 12 días después de que España aceptase dichos preliminares, contados desde el día de la firma del Tratado, el 30 de abril. En el plazo de seis semanas cesarían las hostilidades en el Canal, en el mar británico y en el océano septentrional hasta el Cabo de San Vicente y el Mediterráneo. Finalmente, al cabo de seis meses finalizarían las hostilidades en el resto del mundo sin excepción alguna[211], lo que había sido incumplido claramente por Regio.

Pero la Paz de Aquisgrán no puso fin a las cuestiones pendientes entre las Coronas hispánica y británica, sino que se esperó a un momento mejor para ser resueltas, algo que no ocurrió hasta que Benjamin Keene estuvo de regreso en Madrid. Duras fueron las discusiones, sin entrar en cuestiones como los del derecho de visita, y aceptando el gobierno de Fernando VI el pago de 100.000 libras requerido por la monarquía inglesa y por la Compañía del Mar del Sur. Pero el Secretario de Estado español supo llevar la negociación y rehusó las peticiones del representante inglés en Madrid, eludiendo el artículo 16 del Tratado de Aquisgrán: el cese de las hostilidades entre todas las potencias que están en guerra, tendrá lugar por tierra dentro de seis semanas contadas desde el día de la firma de los presentes artículos, y por mar se seguirán los términos o espacios de tiempo contenidos en el acto de suspensión de armas entre Francia e Inglaterra, firmado en París el 19 de agosto de 1712.

El 5 de octubre de 1750 se firmó un tratado considerado ventajosos para España, con nombre de *Indemnizaciones y Comercio*. Este acuerdo no resolvió de manera definitiva las cuestiones pendientes entre la Corona de España y la de Inglaterra, pero los incidentes que surgieron por aquel entonces ya no tuvieron la misma

[211] A.G.S. Leg 400.2-208. Secretaría de Marina. Traducido al castellano por Miguel de Aoiz. 10 de julio de 1748. Madrid.

importancia[212]. Los primeros dos artículos trataron la cuestión del Asiento de Negros, disponiendo que los británicos renunciarían al derecho de disfrutar del Asiento durante los cuatro años que les restaban a cambio de una indemnización, que ascendía a 100.000 libras esterlinas, pagaderas en el plazo de tres meses. Se trató en el tercero el que la Compañía del Mar del Sur ya no tendría derecho a recibir más compensación, ni tan siquiera a reclamarla en un futuro. El resto de los artículos sentarían las bases de las relaciones comerciales entre España e Inglaterra durante los siguientes siete años[213].

10.- Consecuencias de la guerra: Francisco de la Vega, Ricardo Wall y Jorge Juan

Siempre llamó la atención la constante inferioridad que sufrieron los españoles en el mar durante el conflicto, no ya sólo en cuanto a numero de embarcaciones, sino en cuanto a la calidad de las mismas. Francisco de la Vega, Gobernador de Santiago de Cuba, reflexionaba y aconsejaba sobre qué tipo de embarcaciones se deberían construir en los astilleros españoles, ya que las que estaban al servicio de la marina en América, tal vez no reuniesen las condiciones necesarias para una buena disposición en caso de combate: "la poca o ninguna hostilidad que los navíos de esta escuadra hacen a los de los enemigos proviene sin duda de que siendo tan grandes y por consecuencia pesados respecto de las fragatas contrarias, aunque se realicen campañas para buscarlos no por ello se consigue el fin de aprehenderlos. Si se encontrase arbitrio regular para que no salieran frustradas las campañas que hicieran los navíos de guerra, no sólo resultarían muy conocidas las ventajas a la misma escuadra y al común de esta isla en las presas

[212] Becker, J. *España e Inglaterra: sus relaciones políticas desde las paces de Utrech.* Ambrosio Pérez y Compañía. Madrid. 1907. págs. 26-28.
[213] Op.Cit. Walker, G.J. *Política española y comercio colonial...,* págs. 258-259.

que hicieran, sino que además de su tripulación tomarían partes para suplir las grandes necesidades y los naturales y habitantes se proveerían en abundancia, y además contendrían a los enemigos con la facilidad que navegan por aquellos mares y en la que tienen para abrigar su comercio con sus fragatas, que es tan grande, especialmente en Tierra Firme, que tienen por suya y residen en ella como si fuese su propio puerto..., la solución sería la construcción de fragatas de menor porte y más ligeras, lo que nos permitiría apresarlos, ya que los enemigos dominan estos mares cuando los españoles podríamos tener aquellos mares limpios y enteramente ocupados por nuestras armas con los muchos puertos que tenemos y no así los ingleses que sólo tienen Jamaica, además de nosotros poder fabricar embarcaciones y carenarlas..., lo mas gravoso de una escuadra en el puerto de La Habana son las carenas por el quebranto que padecen los navíos y las tripulaciones costosas de mantener, prontas a la deserción e imposibles de reclutar..., una fragata de menor porte se tripula con la mitad de gente que un navío de segunda línea, y si se quiere navegar como mercante en tiempo de paz aún necesita menos gente..., toma como modelo una de las fragatas que se han echado al agua en las ultimas semanas, la Chata, que es de una cubierta y 56 codos de quilla, suficiente para montar cañones del calibre de a 12, o de dos cubiertas para montar 34 cañones, los 24 en batería sobre el combes de calibre de a 12, otros 6 sobre el alcázar, y cuatro de a 18 abajo, dos a proa y dos a popa, las que serían capaces de batirse con las de 40 y 50 porque no exceden en el tamaño de la artillería, y regularmente las fragatas de este porte no pueden con libertad hacer uso de la andana baja, lo que llevaría a conseguir los fines que se explican, saliendo estas fragatas ligeras protegidas de los navíos grandes, pudiendo dar caza a cualquiera que avisten que sea de menor o igual fuerza, y si son de mayor fuerza abrigarse a los gruesos, tanto para quedar seguros como para divertir al enemigo mientras los otros llegan o les tomas el barlovento, con que se afianza su

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

aprehensión, tal y como practican los enemigos que se valen de estas estrategia para dominar estos mares[214]".

En abril de 1749 se instó a Ricardo Wall para que indagase respecto a las expediciones que habían realizado los ingleses durante la guerra. Formaba parte del mandato la obligación de obtener información referente a los planes que pudieran tener los ingleses para la América española, incluso en tiempos de paz. De esta forma, pretendía la Corona española estar prevenida y poder anticiparse, en caso necesario, a sus ideas y planes: "sobre las expediciones que han hecho en esta guerra, y cuáles serían los parajes por los que ellos pensaban que, en un futuro, podrían hacer importantes progresos o, si encontrasen posible ocupar alguna plaza, haciendo referencia a La Habana, La Guayra y Puerto Cabello". Además, primaría siempre todo lo referente a los armamentos de los británicos, calidad de ellos, repuesto de víveres y pertrechos, embarcaciones, etc[215].

Estas órdenes eran ejecutadas y, mediante documento escrito, enviadas sus conclusiones a Madrid en el mes de septiembre de 1749:

"El principal asunto en esta materia, y sobre el que aquí se han hecho los mayores discursos, es la famosa expedición de Cartagena, bien memorable entre esta nación por la pérdida de gente y caudal que les causó..., el mayor cargo que hace este Ministerio en cuanto a la expedición de Cartagena, es el haber dilatado en el tiempo la ejecución, y haber elegido para ella sólo los parciales, y no sujetos de capacidad y experiencia..., de las otras en general, he oído que, en vez de haber enviado al Almirante Anson a atacar Las Filipinas, como se había proyectado, se le mandó el destino al Mar del Sur con bastantes fuerzas para adquirir tesoros, pero no para ejecutar acción alguna militar, ni provechosa a la nación, porque la mayor parte de la tripulación de los navíos

[214] A.G.S. Leg 400.2-141. Secretaría de Marina. Francisco de Varas a Cenón de Somodevilla. 31 de octubre de 1747. La Habana.
[215] A.G.S. Leg 401.1- 358-366. Secretaría de Marina. Madrid a Ricardo Wall. 8 de abril de 1749.

estaba compuesta de soldados viejos y estropeados que se sacaron de los inválidos. De esto se lamentó el mismo Anson al partir, y a su vuelta se disculpó diciendo que si se hubiera hecho a la mar en un tiempo conveniente con gente que pudiera sufrir la fatiga de tan larga y peligrosa navegación, hubiera atacado y tomado Valdivia sin mucha oposición, por el mal estado en que estaba esta única plaza que tenemos en aquellas costas. Ponderó, al mismo tiempo, las grandes ventajas de tal conquista, pues hubiera un libre comercio con los indios, entre los cuales, habiendo muchos desafectos a España, se podría darles armas y así adquirir la posesión de un territorio del que no podrían desalojarlos todas las fuerzas del mundo. En el libro que aquel Almirante escribió sobre su viaje, refiere todas estas consideraciones que apuntó con otras de igual peso y reflexiones contra el pretendido modo tiránico con que los Gobernadores tratan aquellos pueblos..., diré que en la opinión general de esta nación pueden atacarnos en América siempre con ventaja, y según sus discursos infiero que Cartagena, u otra plaza de las de al lado, serán siempre el principal objeto de sus fuerzas o esfuerzos. Igualmente pensaran en las Filipinas por la debilidad de fuerzas que suponen tenemos allí, y es indiscutible también que enviarán, en tiempos de guerra, una escuadra al Mar del Sur..., la codicia de estos comerciantes o negociantes, es deshacerse de sus mercaderías e introducirlas en cualquier parte de América, por esto mereció aquí tanto aplauso el dicho de Milord Granvil al tiempo de la oposición contra Walpole, no visitar, tomar y guardar, y este es el grito de toda la nación o, siempre guerra..., los ingleses quieren paz con España y no hay sujeto, grande ni pequeño, que no la crea útil, pero al mismo tiempo, todos piensan que pueden con suceso hacernos la guerra en América, porque sus fuerzas marítimas por una parte, y por otra, la vasta extensión de nuestros dominios allí, hace casi imposible su defensa. En esto fundan sus ideas y, con bastante sentimiento mío, las considero muy probables..., he oído hablar de La Habana a algunos

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

oficiales de marina considerándola inexpugnable del lado de la mar pero, no hallan dificultad en hacer un desembarco en la isla de Cuba como tengan tropas suficientes, y como es la llave principal de nuestra navegación, creen que sus escuadras allí serían bastante para impedírnosla y, en cualquier pedazo que se les proporcionase en el continente, lo considerarán de la mayor utilidad respecto a su comercio y a la introducción de frutos y mercaderías, con la esperanza de hallar gran partido con los indios..., no he entendido nombrar La Guayra ni Puerto Cabello entre sus gentes[216]".

También fue requerido el juicio de Jorge Juan por los mismos motivos, argumentando que, "sin embargo de estas resoluciones diré a V. E, como Ricardo Wall me tiene advertido haberle mandado V. E. le escriba, qué parajes de los nuestros discurren los ingleses, les será más conveniente atacar en caso de guerra, a fin de precaverse V. E., desde ahora, y tenerles en estado de defensa, y al mismo tiempo me previno escribiese, también yo, privadamente a V. E. sobre lo mismo. La proposición me parece algo dificultosa, y más para quien no ha discurrido con la detención que se requiere sobre el estado total de todos los Reinos de España, de que es necesario tener en perfecto conocimiento, no obstante, a fin de satisfacer la confianza que Ricardo Wall hace a mí, propondré a V. E mis discursos, concluidos de lo que tengo visto, y de lo que aquí he oído varias veces. Los designios de esta nación en atacarnos en la guerra que acaba de suceder han sido, a mi parecer, más bien premeditados que en otra nación: deseaban la utilidad del comercio, por quien se empeñaban, y para lograrla tiraron sus líneas a atacar lo que con menos costo pudiera darles más segura la presa, vieron muy bien que la España estaba muy fuerte para los esfuerzos que podían hacer, y que la toma de cualquier plaza en ella les había de costar más dinero y sangre que el provecho que pudieran adquirir. Vieron también el abandono de nuestras plazas y puertos de las

[216] A.G.S. Leg 401.1-376. Secretaría de Marina. Ricardo Wall al Marqués de la Ensenada. 1 de septiembre de 1749. Londres.

Indias, lo importantes que son a nuestro comercio, y lo útil que les fuese algún establecimiento en ellas, o ya alguna presa que después restituyeran en cambio. Con esto, todas sus ideas cayeron sobre aquel país, pero no tuvieron por entonces objeto determinado, todas nuestras Indias lo eran: unos quisieron atacar Las Filipinas, otros la Mar del Sur, y otros Tierra Firme y La Habana. La cuestión se dispuso de tal suerte que resolvieron caer sobre todo al mismo tiempo. Se dispusieron escuadras para ello, pero fuese porque los caudales no alcanzaron, o fuese porque discurrieron que no convenía tanto como lo otro, se abandonó la expedición de Filipinas, y quedaron sólo las de Tierra Firme, La Habana y la de El Mar del Sur. No hubo entre tantos quien pensase en el Reino de México, porque bien conocen su seno, y las dificultades que hay de traficarle. Sin embargo de esta resolución, no llevaron los comandantes que mandaron las escuadras más que una orden determinada cada uno: al del Mar del Sur se le mandó que ante todas cosas se hiciese fuerte en una plaza en la costa de Chile a fin de que en ella encontrasen asilo después de pasado el Cabo de Hornos los navíos que en adelante se enviasen y se necesitasen, y se discurrió que la más al propósito para ello sería Valdivia: lo primero por estar ya fortificada, y lo segundo por hallarse separada del territorio de los españoles, y por consiguiente, difícil para éstos volverla a recobrar. Y al de Tierra Firme y La Habana, que se apoderase de Portobelo a fin de poder tener comunicación con el otro que fuese al Mar del Sur, y poder atacar ambos al mismo tiempo a Panamá, por donde pudieran darse recíprocamente todos los socorros necesarios. En todo lo demás quedaron los comandantes dueños despóticos de sus ocasiones, y sólo se les mandaba operar aquello que hallasen más conveniente y que vieran más factible. No hay duda que las disposiciones estuvieron bien ordenadas: asegurados con puerto en la costa de Chile estaban ciertos los navíos de refrescarse prontamente y antes de caer en tierras enemigas, de los hombres y descalabros del cabo

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

de Hornos. Y cogidos los puertos de Portobelo y Panamá, con navíos en El Mar del Sur, no sólo cerraban las puertas de nuestro comercio en aquel mar, sino que abrían las del suyo, de tal suerte que pudiera haberse alargado, sin necesidad de disparar una pistola, a obligar a los limeños a permitirles un tráfico libre, porque sin la navegación de Chile, que es la que les da víveres, no pueden existir. A esto se hubiera seguido el acometer a Guayaquil, pues con él nos quitaban nuestro astillero único en aquel mar, y lograban tener bien limpios y carenados sus navíos, con lo cual no necesitaban más para ser dueños despóticos, no sólo del Mar del Sur, sino de casi toda la América meridional. La fortuna nuestra consistió en que nos defendió el cabo de Hornos, el cual, aunque no es mal baluarte, no lo creo tan inexpugnable como lo suelen pintar, con tal que vayan los navíos bien equipados. Frustradas las ideas del Mar del Sur con la derrota de la escuadra del Almirante Anson, de poco servía la toma de Portobelo ya hecha. Se habían perdido ya las esperanzas de ser dueños del comercio austral de la América, y la primera idea de este Gobierno, con lo que quedaron libres los comandantes para hacer los que les pareciere. Vernon había emprendido la toma de Cartagena, sólo buena para en su restitución obligarnos a una paz ventajosa a su favor, y de la misma manera la de La Guayra. No dijera yo lo propio del que quiso hacer en la isla de Cuba, pues ésta está situada (además de ser la más fructífera de sus vecinas), en el paraje más propio y conveniente para proteger el comercio del que la posee y destruir el del enemigo. Otros quisieron dilatar sus plantaciones en La Florida, lo que también les hubiera dado alguna utilidad en el comercio, y otros hacerse fuertes en la isla de Ratan, para aprovecharse de su vecindad a la costa. Todas estas últimas ideas, exceptuando la de establecerse en la isla de Cuba, no son en ninguna manera comparables con la de la Mar del sur, bien lo verá V. E y muy bien lo ve esta nación, que aún no ha quitado los ojos a estos proyectos. Ellos todo lo quisieran atacar, y V. E no dudo todo lo quisiera defender, pero

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

creo que hay alguna imposibilidad de una parte y otra: a ellos les faltan sumas inmensas, y nosotros no podemos abrazar a un tiempo, un mundo entero que tenemos al descubierto y expuesto a la voluntad de sus armadas. Por esto creo que teniendo algún cuidado de lo menos importante, fuera lo mejor echar los ojos sobre lo principal y que ellos más desean, porque lo que más les importa es la isla de Cuba y El Mar del Sur. La primera parece que con poco la podría V. E asegurar haciendo recorrer sus puertos de la parte del Sur, y poniéndoles en estado de defensa. La segunda me parece más difícil por su terrible extensión, y la multitud de puertos con que convida, y más cuando ya han avisado de querer establecerse colonia en las vecindades del estrecho de Maire. Sin embargo, esta misma idea, aprovechada por nosotros, cerraba en parte el Mar del Sur. De tener nosotros una colonia allí adelantábamos el que los navíos no necesitaran ir a Maldonado, lo que es un rodeo grande para pasar el cabo de Hornos, y por consiguiente, un consumo mayor de víveres. Segundo, de hacer su mansión y tomar su refresco en ella tenían menos viaje que hacer para pasar el cabo, y en caso de arribadas lo tendrían cerca, y pudieran quizás emprender nueva salida el mismo año. Tercero, estando fuertes y con cuidado en la misma colonia, podían embarazar que formasen la que intentan los ingleses. Y en cuanto a entrar escuadras nuestras y enemigas en La Mar del Sur (que no puede entrar mucho más por motivo del largo viaje), cuanto más frescas llegarían las nuestras que las suyas y, por consiguiente, cuanto más en estado estarían para empeñarse en un combate. Esto digo porque creo que el único medio de defender aquel mar es por medio de los navíos y, si yo le dijera a V. E que cuide de Valdivia, le quedará La Concepción, San Vicente, las islas de Santa María, otros tantos puertos sobre Chiloe, y otros muchos al sur de él, con que no remediará nada. Lo mismo digo de la costa de Guayaquil y Panamá, y así siempre vendremos a ocurrir a los navíos que lo pueden todo. No le hablo a V. E de un nuevo establecimiento de colonia, sin embargo

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

que siempre he sido opuesto aun a los que ya tenemos. He visto la América y el número tan grande de españoles que encierra y por ello no dudo que ha sido el mayor motivo de la despoblación de nuestra España y por consiguiente de su ruina, pues no hay duda que la gente hace el Reino y no las tierras. Según esto no fuera tan buena otra colonia, a menos que V. E determinase poblarla de un número considerable de católicos extranjeros, como hacen todas las naciones, con lo cual consiguen, no solo aumentar su pueblo, sino disminuir los demás, sin que para esto sirva la objeción de que puedan sublevarse, porque siendo de distintas naciones no es fácil la unión, y siendo bien tratados, no quieren experimentar nuevo gobierno que quizás no les fuera tan provechoso, además que el que posee, ya sea tierras u otros bienes, no está seguro de que el nuevo venido le deje la posesión de ellas. Con esta colonia y una buena escuadra de navíos, tuviera V. E, casi seguro el Mar del Sur, objeto que a mi parecer es el principal de los ingleses, y que sin duda será el primero que ataquen en caso de guerra, pues el que tiene muy presente y estima mucho el Almirante Anson, y éste quien tiene un gran voto en este reino. Dije que V. E tendría con esta prevención sólo casi segura la Mar del Sur, porque bien claro es que siendo tan extendida, es muy fácil que alguna escuadra pase sin ser vista de otra, y mientras se busca, puede la enemiga hacerse fuerte de alguna plaza importante si la tienen totalmente abandonadas. Será pues necesario, sin embargo de lo dicho, cuidar de semejantes plazas, que son aquellas donde los enemigos se pueden reparar en poco tiempo y quedan defendidos, y éstas las que son fuertes y pueden darles madera, gente marinera, carpinteros y calafates, que se reducen a Valdivia, Valparaíso, El Callao, Panamá, y sobre todo Guayaquil, que está absolutamente abandonado, teniendo cuidado de poner en buen estado de defensa portuaria a Panamá, y de que esté en buen pie la tropa en él, pues si así estuviera, bien difícil fuera el que los enemigos penetraran por caminos tan ásperos y llenos de

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

malezas. Lo único que me parece puede interrumpir estas ideas es la deserción de nuestra gente en el Mar del Sur, pero si se llegase a establecer la colonia propuesta, pudiera excusarse la entrada de los navíos de guerra en aquel mar en casos no necesarios. Repare V.E a todo esto que, el establecimiento de los ingleses en el Mar del Sur, o lo que es lo mismo, la pérdida de él y del Reino del Perú, no es sola, sino que va acompañada de mucha parte de el de México, pues también pudieran introducir su comercio los enemigos en El Realejo, Sonsonate, Acapulco y demás puertos de este reino. Este es el método a mi corto comprender de defendernos de los ingleses, y añadiré el de ofenderles a la Armada que V.E nos promete, que fuera bueno acompañarla de fragatas de 20 cañones muy ligeras, para que estas sólo se empleasen cada una por su lado, o de dos en dos, en hacer el corso por todas partes, pues bien sabe V. E que la Inglaterra consiste sólo en el comercio, y nada se hace sin su voluntad, y así el método más breve de reducir esta nación a la razón, es el castigar y oprimir su comercio por todas partes[217]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

11.- Estado del comercio en América al final del conflicto

Ya desde su descubrimiento, como bien se ha venido indicando a lo largo de este estudio, América se convirtió en uno de los principales móviles de los sistemas políticos de las grandes potencias europeas. Todas las grandes monarquías marítimas vieron a España como total poseedora de las riquezas del Nuevo Mundo y quisieron ser partícipes en su explotación. "De este principio y otro no menos cierto entre las

[217] A.G.S. Leg 712. Secretaría de Marina. Jorge Juan al Marqués de la Ensenada. 13 de mayo de 1750. Bolonia.

naciones cultas, de que sólo el gran comercio de un Estado da todo el peso a la balanza de su poder[218]", por lo que las Indias españolas deberían conceptuarse de dos modos: el primero, con respecto a las demás potencias de Europa que disponían de establecimientos en América, para que reconocidos y analizados los daños que causaban, se aplicaran por las autoridades los remedios oportunos; y el segundo, con atención sólo a la relación intrínseca existente entre España y sus colonias, para que se trabajase con la intención de arreglar la "*decadente*" situación en la que se encontraba.

La América española continuaba estando expuesta, cada día más, a la insaciable ambición de algunas potencias de Europa, que además de la importante riqueza que habían venido usurpando de ella de las maneras más insospechadas, continuaban aspirando abiertamente a invadir, siempre que se les presentase la ocasión, territorios españoles.

La primera de estas potencias fue Inglaterra, la que ya disponía de importantes establecimientos en América. Estos enclaves británicos se habían convertido en prósperos, pujantes y ventajosos por el apoyo logístico que siempre supuso su gran marina de guerra, además del extendido tráfico comercial que ya, en la segunda mitad del siglo XVIII, llegaba a medio mundo. Sin lugar a dudas, las aspiraciones inglesas pasaban por adueñarse del comercio mundial, pero ningún territorio descubierto podía competir, por aquel entonces, con las riquezas americanas, de ahí su siempre incansable intento de inventar medios con los que absorber sus producciones.

Al abrigo de estas incursiones y algunas otras más perjudicaron con su comercio a la Monarquía española. A modo de ejemplo, una vez finalizada la guerra, realizaba una extracción tan fructífera de palo de Campeche que, en las estaciones oportunas del año, eran considerables los barcos que mantenía en el paraje, llegándose a contar hasta

[218] A.G.I. Secretaría de Estado. 86, N.2. Sección Libros Manuscritos.

ciento cuarenta naves y, conducido después el palo a Inglaterra, lograba esta potencia surtir de todo lo necesario a sus fábricas, y proveer al resto de Europa con el sobrante. Era tan ingente la ganancia de este comercio que provocó que el mismo Parlamento de Londres dedicase especial aplicación y cuidado para sostenerlo y aumentarlo, pues las producciones anuales se calculaban en algo más de siete millones y medio de pesos.

Aunque una de las consecuencias de la Paz de Aquisgrán fue que desde la Corte española se intentase recuperar este comercio de palo, con la intención de que fuera ésta la que vendiese las mayores cantidades en Europa, y aunque el Gobierno fomentó esta empresa con dinero público y se logró conducir hasta cuatro cargamentos de palo de Campeche, fracasó el proyecto y dejó de ejecutarse. Lo cierto es que la nación inglesa continuó extrayendo todo el palo necesario, incluso aumentando sus producciones, y que España dejó perder una parte tan activa y ventajosa del comercio.

Otro de los lugares ocupado por los ingleses en los últimos tiempos fue la Costa del Darién, exactamente entre el Cabo de San Blas y Cartagena, lo que les facilitó la práctica del contrabando en todas las costas del reino de Tierra Firme, además de poder provocar todo tipo de alteraciones y movimientos como lo vinieron haciendo durante la guerra, cuando auxiliaron a un gran número de contrabandistas que por mucho tiempo se mantuvieron en rebeldía, acechando desde los montes la ciudad de Panamá. Hasta el Darién, durante la guerra de la Oreja, se habían desplazado algunos franceses fugitivos de sus colonias y, pese a que el Marqués de Lorenage, de acuerdo con Sebastián de Eslava, había sacado de allí hasta 182 hombres, se sabía que algunos otros perduraron en el lugar.

Inglaterra, fundamentalmente desde Jamaica, se había dedicado siempre a hostigar las indias españolas y, pese a que nunca se supo solventar el problema, fue después de la guerra cuando comerció con más libertad y ansia, debido a algunas

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

restricciones impuestas a los guarda-costas españoles que provocaron que los ingleses no fueran perseguidos como lo habían sido durante el conflicto.

El comercio americano no sólo fue preocupación de los ingleses. En el caso de los holandeses, mantuvieron en Curazao un almacén con todo tipo de efectos que podían ser demandados en aquellas costas y, mediante un crecido número de embarcaciones desempeñaron una importante actividad de contrabando, tanto en Caracas, Maracaibo, Río del Hacha, Santa Marta, Portobelo y Cartagena, como en las costas de Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo y costas de Nueva España y Guatemala, sin que hubiese bastado para contener el comercio ilícito de esta nación los apresamientos ocasionales de sus bajeles, ni las reiteradas quejas que desde España se hicieron a los Estados generales de Holanda. Algunos de estos contrabandistas de Curazao habían apresado algunas naves españolas en aquellos mares con el pretexto de ser presa por indemnización, manteniéndolas al resguardo o habiéndolas vendido apropiándose de sus productos como si hubieran sido presas hechas a sus enemigos. Incluso, debido al frecuente trato y comercio ilícito en las costas de Caracas y Maracaibo, contrajeron una especie de amistad y alianza tan estrecha con los habitantes de aquellos territorios que por medio de ellos mismos consiguieron los holandeses hacerse dueños de la mayor parte del cacao que después vendían en Europa.

Era bien sabido que en la isla de Curazao encontraban refugio, no sólo todos los contrabandistas españoles que se empleaban en el comercio prohibido con las naciones extranjeras, sino que también hasta allí llegaban buscando abrigo todos los delincuentes que salían desde las islas y costas españolas. Incluso, su Gobernador, durante la guerra contra los ingleses, armó dos buques con bandera británica que hostigaron hasta la provincia de Guadalajara por el mar del Sur, intentando incluso, en

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

caso de que les fuese posible, apresar el galeón de Manila en su regreso de Acapulco al Puerto de Cabite.

Francia había causado también importantes perjuicios a los intereses españoles en el Nuevo Mundo, tanto en las guerras que sostuvo con la Casa de Austria, como con el celo y cuidado con que mantuvo sus establecimientos. Y aunque se conocía de acercamientos de franceses a las costas de la Monarquía, nunca estos fueron tan frecuentes y perjudiciales como lo fueron los de ingleses y holandeses. El interés de Francia en la segunda mitad del siglo XVIII paso por fomentar sus plantaciones y frutos de ellas y mantener la armonía establecida con la Monarquía española.

En relación a Portugal, desde el descubrimiento de América comenzaron ya sus pretensiones y, establecidos en Brasil, fueron sucesivamente extendiendo sus plantaciones y colonias de modo que en las provincias de Buenos Aires, Río de la Plata, Paraguay y algunos otros territorios, se fueron internando con exceso, causando graves perjuicios al comercio español. Fueron tantas las invasiones que, en 1735, Felipe V mandó equipar cinco fragatas de guerra y, con alguna tropa que se embarcó en ellas, envió órdenes al Gobernador de Buenos Aires para que juntaran las fuerzas del país y a los indios procedentes de Paraguay, y se apoderasen de la colonia de Sacramento. Las mencionadas fragatas y 5.000 paraguayos bien armados sitiaron la colonia pero sin mayor éxito y con abundante fracaso por las desavenencias de los jefes españoles, perdidos durante todo el sitio en particulares disputas.

En marzo de 1737 se firmó en París una Convención entre España y Portugal para que cesaran las hostilidades por ambas partes. Intervinieron en este pacto, como garantes de lo firmado, Francia, Holanda e Inglaterra. Los portugueses, después de firmada la finalización de las hostilidades, ocuparon la fortaleza de San Miguel, no

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

pudiendo responder la Corte española a esta agresión debido a la guerra que estalló en 1739.

Con la paz de Aquisgrán de 1748 España se pudo dedicar a resolver la situación que creaban los portugueses en la colonia de Sacramento y en otros establecimientos cercanos a las provincias españolas, desde donde inundaban aquellos territorios con una gran cantidad de productos prohibidos. Fueron tan importantes las incursiones de los portugueses durante la guerra contra los ingleses que llegaron a aproximarse incluso a las minas de Potosí. El conflicto con los portugueses quedó saldado con la firma del Tratado de Limes, ya en el reinado de Fernando VI y una vez finalizada la guerra con Inglaterra. No por ello, los portugueses continuaron provocando importantes daños en todo el Perú, comercio que era totalmente imposible evitar por lo grande de las extensiones de las colonias portuguesas.

Una vez finalizada la guerra con los ingleses, las cuestiones comerciales, preocupación que dio lugar a la misma, continuaban y persistían como si nada hubiera ocurrido en aquellos últimos años. Poco cambiaron las cosas en relación a la situación que se vivió en América los años previos al conflicto. Si cabe, incluso el volumen de mercancía ilegal había aumentado de forma considerable, quedando en clara decadencia el comercio español con sus propias colonias. De esta manera, el objetivo siguió siendo el recuperarlo, desarrollarlo y mantenerlo.

Tenía bien acreditado la experiencia española que la protección y libertad eran las dos bazas principales del comercio, mientras se preguntaba qué hacer con las Indias que, pese a poner a la Monarquía en estado de opulencia, tantas inoportunas y contrarias desavenencias le habían producido, siendo así que en tres siglos había sido incapaz de encontrar un sistema fijo y ventajoso para su protección. De la historia se infiere que de las conquistas que emprendieron los españoles en sus expediciones y

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

viajes particulares a las Indias provino el progreso del Reino, pero también despertaron la codicia de otras potencias, arrojándose todas ellas al océano y a los golfos de América con armamentos destinados al robo y a la piratería. Aquí se encuentra el origen de las disposiciones del Gobierno para que las naves destinadas al comercio de Indias hicieran sus viajes juntas y protegidas. Se establecieron las flotas y galeones, pero habiéndose experimentado algunas veces que los enemigos las acometían con fuerzas superiores, se entendió que el remedio arbitrado para contener a los piratas no era aplicable al tiempo de guerra, siendo éste el origen de los registros particulares y sueltos, especialmente durante el transcurso de la guerra de la Oreja de Jenkins, cuyo método se continuó después de la paz de 1748, aumentando ligeramente los caudales que venían de América. En ambos casos, las pérdidas comerciales para la metrópoli fueron sustanciales, y ya después del conflicto aparece escrito en documentos procedentes de la Secretaría de Estado, diversas consideraciones en referencia a la libertad de comercio: "no pretendo adaptar enteramente al comercio de España toda la libertad y máximas del que hacen los ingleses, porque reconozco, desde luego, cuánta es la diferencia entre uno y otro, la diversidad de ambos Estados, y lo difícil que ha de ser ponernos en un sistema ventajoso. Pero es natural el deseo de que España pueda aprovecharse de las proporciones que le ha franqueado la providencia, dándola unos imperios tan ricos como son los de América septentrional y meridional, y pues que en los principios de su descubrimiento y conquista se hacía el comercio en ellos con más libertad que ahora, se considere si para irlo restableciendo será medio oportuno volver al método antiguo, que observando a los extranjeros les produce inmensa utilidad, en tanto que nosotros por las restricciones de la constitución de flotas, experimentamos por lo regular reiteradas pérdidas, y una decadencia total en

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

nuestra navegación y comercio[219]". De esta manera, comenzaba en España un nuevo debate que acabaría concediendo la libertad para comerciar con América a otros puertos de la península, el que siempre tuvo también sus detractores: "tan antiguo como el descubrimiento de nuestras Indias, es el conato de los extranjeros en apropiarse el giro de su comercio y las utilidades de sus minas y frutos. Este es el origen del proyecto que por diferentes veces ha intentado desquiciar la solidez de nuestro comercio, ocultándose el veneno ya con el dulce sonido de libertad, y ya con la especiosa extensión a todos los puertos del Reino. Si se registran los correspondientes archivos resultará patente esta verdad. Allí se encontrarán los proyectos pero también se hallarán los dictámenes de ministros, llenos de experiencias, desnudos de interés, libres de preocupación, fieles al Rey, amantes de la patria, que desvaneciendo al soplo de su inteligencia y justificación, el oropel que cubría el vaso en que nos ofrecían una triaca, lo han hallado lleno de veneno, descubriendo que la libertad, la extensión, el aumento de la Real Hacienda y el bien del Reino que se proponen, no es más que una apariencia, siendo en la realidad ideas perjudiciales y ruinosas al Real Erario, a los comercios de España y de América, y útiles sólo a los extranjeros, que es el alma de tales pensamientos[220]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[219] A.G.I. Secretaría de Estado. 86, N.2. Sección Libros Manuscritos.
[220] A.G.I. Secretaría de Estado. 86B, N99. Sección Libros manuscritos.

11.- Conclusiones

Al diseñar este estudio nunca fue mi intención valorar qué tipo de relaciones políticas y comerciales se habían establecido entre Inglaterra y España a lo largo del siglo XVIII. Un estudio tan amplio, casi con total seguridad hubiera sido inabarcable en lo que concierne a medios y tiempo, por lo que, animado en la búsqueda de la mayor concreción posible, mi intención fue siempre considerar qué tipo de rivalidades aparecieron en un momento determinado de la centuria entre ambas monarquías. Por una parte, la Monarquía Hispánica siempre tuvo la clara intención de establecer un riguroso control de determinados recursos que, por sus propias características, se encontraban repartidos en una extensión de territorio difícilmente defendible y gobernable. Fue aquella una política que cabría calificar de mercantilista y, por lo tanto, acorde con su tiempo. En cambio, en las Islas Británicas, apareció una visión del mundo comercial mucho más global, interesada principalmente en asegurar unas transacciones que, para una buena parte de sus hombres de empresa, eran ya incuestionables en aquellos momentos. Estos intereses acabarían por situar a la nación inglesa en la vanguardia económica de Europa.

Desde el punto de vista de las relaciones internacionales la Guerra de la Oreja de Jenkins es bien conocida. Autores, fundamentalmente ingleses, han escrito sobre la misma, aunque son pocas las obras dedicadas en exclusiva a dicho acontecimiento. También es un conflicto que, desde el punto de vista historiográfico, la mayor parte de las veces ha quedado enmarcado dentro de una serie de estudios cuya principal pretensión ha sido demostrar el interés que suscitaron las colonias en todas las grandes potencias del momento. Para ello, ni unos ni otros han pasado por alto lo rentable que resultó ser el negocio legal e ilegal en los mencionados territorios.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Como principal consecuencia de lo anterior ha sido obligado explicar lo primordial que resultaba mantener la hegemonía militar si lo que se pretendía era crear un gran imperio colonial. Por último, es indispensable destacar y tomar en consideración el poder naval, sin el cual, una potencia quedaba muy lejos de establecer y asegurar un saludable control comercial ultramarino.

Una vez explicada la situación internacional que originó el conflicto, la finalidad ha sido mostrar, no las causas que lo provocaron, sino, de qué manera afectó al territorio americano, fundamentalmente a las posesiones de la Monarquía Hispánica, aunque no por ello obviando algunas cuestiones referentes a ingleses, sin las que el desarrollo de la guerra no hubiera quedado suficientemente clarificado. Para ello se ha trabajado con unos documentos que ofrecen unas posibilidades únicas, y algunas veces determinantes, si lo que se pretende es aclarar la idea que de sí misma tenía la Monarquía de los Borbones al inicio de la guerra, y la realidad que experimentó la gente destinada en América al cargo de los buques y del personal. Estos documentos, que la mayor parte de las veces fueron escritos por los militares destinados en las Indias y por los Secretarios de la Corona, carecen de ambigüedad, lo que les dota de un valor incalculable para presentar un conflicto desde el punto de vista de la difícil situación colonial que se vivió en las plazas españolas de ultramar. Esta documentación se ha combinado con una serie de publicaciones de prensa de la época que tuvieron como principal finalidad mantener informados a los súbditos, siempre de una forma interesada y sesgada, intentando atraer a los lectores hacia posturas políticas claramente definidas.

No hay duda de que este tipo de fuentes son de mucha menor fiabilidad, pero no por ello se ha pensado en su exclusión, ya que nos acercan a unos estados de ánimo y formas de entender el conflicto que en sí mismas son lo suficientemente interesantes y complementarias a los mencionados legajos.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

En España, el siglo XVIII se nos presenta siempre como un momento de reformas, muchas de ellas encaminadas a racionalizar el gobierno de América en beneficio de una mayor explotación de sus recursos, para que el desarrollo económico estuviese siempre basado en las importaciones coloniales. Se habla incluso de una "militarización" de la Monarquía, que formaría parte de las nuevas riendas con que se querían manejar las colonias, y que afectó principalmente a los territorios americanos. Desde el punto de vista político-militar, la principal pretensión era defender las posesiones de ultramar y que el ejército asumiera la autoridad real en América[221].

Pero, lo que se desprende de la documentación estudiada, es la escasez de inversión y dejadez de los gobernantes respecto a estos territorios, que tantos historiadores se han empeñado en considerar como vitales para las economías europeas. Lo cierto es, que al iniciarse el siglo XVIII, la Monarquía española se encontraba privada casi por completo de fuerzas terrestres, sin escuadras, y en torno a las fronteras casi sin fortalezas, además de sufrir la necesidad de tener que alquilar constantemente navíos ingleses y holandeses. Por ello, no fue extraño que el problema militar estuviese muy presente en las reformas que para regenerar España impondría la nueva dinastía borbónica[222]. Uno de los objetivos principales sería entonces, o reforzar las plazas americanas a través de una potente armada o, como ya se concluiría años después, "disponer la apertura de los puertos al comercio universal[223]".

Si se compara lo ocurrido durante el siglo XVIII con los dos siglos precedentes, son notorias las reformas que repercuten directamente en la América española, pero no por ello deja de llamar la atención el hecho de que, en estos lugares, tantas veces

[221] Eduardo Martiré, "La Militarización de la Monarquía Borbónica (¿Una Monarquía militar?)", en *El gobierno de un mundo, virreinatos y audiencias en la América Hispánica,* Coor. por Feliciano Barrios, ediciones de la Universidad de Castilla la Mancha, Cuenca, 2004, pág. 448.
[222] Op. Cit. Eduardo Martiré, "la militarización de la Monarquía Borbónica... págs. 449-452.
[223] Bernardo Waer, *Proyecto económico en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su planificación*, escrito en 1762. Madrid, imprenta de Benito Cano, 1782.

exaltados por sus valores estratégicos, hallemos totalmente desprotegidas todas las plazas de relevancia, siendo la tónica general una insuficiencia, ya no sólo de armas, sino de recursos vitales para la subsistencia, tanto para los militares como para los propios habitantes de las colonias. Esta era la situación incluso al inicio de un conflicto que pudo suponer la pérdida de aquellos intereses.

¿De qué forma podemos compaginar ese supuesto interés despertado por las colonias, su valor estratégico y la total desolación que la mayor parte de las veces presentan las mismas? ¿no deberían ser estos territorios, después de más de doscientos años de su descubrimiento, bastiones habitados y desarrollados de forma proporcional al valor que se le pretende? Por lo que respecta a la Monarquía Hispánica incluso deberíamos ir más allá y preguntarnos ¿por qué, bajo declaraciones de intereses colonialistas, lo que prima en la primera parte del siglo XVIII por encima de todo siguen siendo los intereses italianos? ¿Por qué los gobernantes españoles, ante tan clara presencia británica, francesa y holandesa en América, no adoptaron soluciones transigentes que favoreciesen el desarrollo de la economía española? ¿Cómo no fueron capaces de entender aquellos gobernantes que el control comercial acababa siendo realmente caro y poco rentable cuando lo que se pretendía hacía décadas que se *había perdido*?

La formulación de todas estas preguntas está justificada a los ojos de la documentación estudiada y debieran ser éstas un camino abierto a futuras investigaciones. La desolación y la desesperación, una vez el conflicto ha comenzado, es la verdadera ley que rige los designios de la América española. Sin embargo, desde la Península no cesan de impartirse órdenes que carecen de fundamento precisamente por la imposibilidad de su puesta en práctica o, dicho de otra forma, lo que se pretende en la Península ni siquiera puede ser imaginado en las colonias. Además, los esfuerzos, en

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

parte inútiles que se realizaron, situaron a la Corona en una difícil situación económica. Explica Héctor R. Feliciano Ramos que, "la política mercantilista mantenida por España fue sin duda una de las más importantes causas del auge de la ilegitimidad comercial en América. Ello es así, no por el exclusivismo mismo, sino, porque paralelamente a él, la metrópoli se vio desgastada y acosada por las rivalidades de todas las potencias hasta llegar casi a una incapacidad económica y naval que no le permitió satisfacer las necesidades de los habitantes del otro lado del Atlántico[224]".

A lo anteriormente dicho habría que sumar el hecho de que España siguió siendo incapaz de alterar su particular cosmovisión colonial y se empecinó una y otra vez en el mantenimiento de una actitud que, entre otras cosas, provocó la pérdida de algunos de los territorios coloniales, aunque desde el punto de vista comercial, esto era algo que posiblemente ya había ocurrido hacía mucho tiempo, porque sucesivos tratados durante el siglo XVII situaron al Reino claramente como potencia de segundo orden y quedaron sus colonias en el punto de mira de aquellas naciones que, a partir de entonces, ya no dudaron sobre su derecho a comerciar en ellas, siendo notoria, a partir de este momento, la presencia de todo tipo de buques extranjeros en aquellas aguas, no sólo con una finalidad mercantil, sino atreviéndose a increpar, de forma constante, a las plazas de mayor valor estratégico de la Corona española.

Inglaterra tuvo claro, incluso antes de la declaración de guerra, que el conflicto se desarrollaría en América. Fue consciente en todo momento de cuáles eran sus intereses y de qué forma llevaría a cabo sus planes. Aunque hubo un importante debate político durante toda la década de 1730, finalmente resultó inevitable para el partido de la Corte resistirse a las presiones que ejercieron aquellos cuyos intereses ya estaban representados en un Parlamento que, por sus propias características, era único en el

[224] Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando ingles en el Caribe y en el Golfo de México 1748-1778*. V Centenario del descubrimiento de América. Diputación de Sevilla. Sevilla. 1992. pág. 10.

mundo moderno. De esta forma, a mediados de 1739 ya llegó una escuadra de buques ingleses al Caribe, que valoró las posibilidades de Felipe V en sus territorios, y que no dudó en ningún momento en ser responsable de las iniciativas bélicas, tomando las riendas de un conflicto que siempre creyeron ganado.

La Corona española tal vez cometió errores de cálculo e infravaloró la capacidad de presión y el poder fáctico que ya albergaban por aquel entonces los componentes del partido opositor británico. Una cantidad ridícula de dinero aparece constantemente como el principal motivo del comienzo de las hostilidades y, aunque Felipe V se negó a pagarla, acabó debiendo hacer frente a unos costes que en ningún momento fue capaz de soportar. Así, todas las operaciones que se iniciaron en España supusieron unos esfuerzos que deprimieron más y más la economía de la Corona, obteniendo tan sólo como resultado la captura de algunas presas que, aunque en buen número superiores a las de los ingleses, no repercutieron jamás en el desarrollo del conflicto, aunque se logró asegurar el transporte de parte de los caudales que ofrecían las colonias.

El comienzo para España fue vacilante y necesitaron de algunos meses para entender que la guerra se desarrollaría en su totalidad en unos territorios que se encontraban demasiado lejos para una nación que tenía, pese a los esfuerzos realizados por algunos de sus ministros en las últimas décadas, su poder naval muy mermado. Sin embargo, se enviarán tantos buques a América que, según explicaba el Secretario de Despacho de Marina e Indias, José de la Quintana, ni Inglaterra ni España habían tenido jamás tantas fuerzas navales en aquellos mares. De ahí que pudiéramos considerar a esta guerra como el primer conflicto puramente colonial y, por lo tanto, con una destacada personalidad económica, además de ser un proceso que, en su momento, fue considerado de vital importancia para la buena salud y futuro de ambas naciones.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Aunque se sitian algunas plazas y la impresión que queda al inicio del conflicto es que se trata de nuevo de una guerra de conquista, tal y como avanza la confrontación, los ingleses irán asegurando y mejorando las condiciones de sus comerciantes en las colonias españolas, obteniendo como principal resultado, a partir de entonces, un aumento mucho más que considerable, tanto de las exportaciones como de las importaciones de productos de origen americano.

La batalla de Cartagena en marzo y abril de 1741 podría ser considerada como un hito que delimita claramente un antes y un después en el desarrollo de la guerra. A partir de este momento los buques ingleses camparon a sus anchas en las aguas caribeñas, pese al importante y considerable envío de navíos y tropas por parte de la monarquía española. El hecho de que Francia no tomase parte en el conflicto limitó profundamente las posibilidades de los Borbones en el mismo, y a Felipe V sólo le quedó la posibilidad de defenderse como pudo, confiando en la inaccesibilidad geográfica de algunos de sus puertos que previamente habían sido reforzados, aunque no de consideración.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Debemos diferenciar necesariamente la existencia de dos Américas: una en El Pacífico, totalmente abandonada y desarmada, y la América caribeña, riquísima en recursos, donde los británicos ya disponían de algunas plazas que resultaron ser de vital importancia para el desarrollo de la guerra, porque desde ellas, principalmente desde Jamaica, partieron siempre las hostilidades, y fueron lugar de recogida de las naves, experimentando un resurgir comercial incluso durante el propio conflicto, motivado fundamentalmente por la incapacidad de abastecimiento de las colonias españolas y por la subida general de los precios de los productos de primera necesidad durante aquellos años.

Cuestionable fue la efectividad de las fuerzas navales españolas, las que continuamente no buscaron la confrontación, incluso durante los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 1740, cuando fueron claramente superiores en número. Los pequeños atisbos de cambio en la operatividad de las fuerzas navales caribeñas hay que explicarlas atendiendo a la personalidad de sus comandantes. Así, el regreso a España del primer Almirante de la escuadra que quedó anclada en La Habana, y la accesión a la comandancia de la misma de Andrés Regio, son la constancia de una mayor actividad en aquellas aguas de los navíos españoles, aunque por aquel entonces, no se puede obviar que parte de las fuerzas inglesas habían regresado a Europa.

En referencia a la Guerra de Sucesión de Austria, que estalla en Europa escaso tiempo después del inicio del conflicto anglo-español, es obligado aclarar que ella posee unas características totalmente opuestas a las anteriormente explicadas. Por este motivo, uno de mis empeños ha sido el de separar ambos conflictos y no tenerlos en consideración al unísono, aunque fuera inevitable su contextualización. La intención ha sido la de explicar la Guerra de la Oreja de Jenkins como un conflicto único por definición, casi contemporáneo por estrategia y motivación, y que mostró en su momento el camino a seguir si lo que se pretendía era alcanzar la hegemonía económica mundial. Es un hecho probado que los ingleses supieron sacar las conclusiones adecuadas y más convenientes, situándose a las puertas de su propia revolución industrial, y de lo que sería su mayor y más duradera época imperial. El debate sobre la explotación de los recursos coloniales o, actualmente neocoloniales, ha llegado hasta nuestros días. La necesidad de buscar materias primas y asegurar su circulación y llegada a los países ricos, además de la consecución de nuevos mercados, es una cuestión de primerísima necesidad para las naciones dominantes, y aunque el contexto

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

sea completamente diferente, el mundo sigue inmerso en una guerra permanente de iguales características y semejante personalidad.

Cabe deducir por tanto que existió en esta guerra una confrontación entre dos polos opuestos; dos naciones que no entendían el mundo de forma semejante: Inglaterra deseaba expandirse económicamente, y sus sistemas productivos necesitaban de nuevos mercados que abastecer. Estos mercados fueron, a la vez, los que más se beneficiaron, puesto que el abastecimiento ofertado por los británicos fue también una puerta de salida al férreo control al que sometían las metrópolis a sus colonias[225].

España continuó empeñada en controlar, sin competencia, la economía de sus colonias como forma de reactivación del comercio nacional, pero los sistemas productivos españoles eran deficitarios, y la distancia entre las colonias y la Península aumentaron la imposibilidad e inoperancia de dicho control.

Desde el punto de vista político España persistió bajo el poder de un monarca absoluto, y los resortes de la Administración y del Estado obedecieron a lo habitual en un sistema de estas características, mientras que Inglaterra fue movida ya por otros hilos, lo que se pudo advertir perfectamente en los debates parlamentarios que en aquel Reino se sucedieron. Jorge II, impopular como Felipe V, dependía de los intereses económicos que defendía la clase burguesa y capitalista británica. Como consecuencia de esta dependencia fue significativa la caída de Robert Walpole, mediante la que accedieron al gobierno de la nación inglesa representantes de una nueva potestad emergente, que ya comenzaba a ser conocida por aquel entonces como *capital.*

No se pretende concluir, en ningún caso, que la América española era un territorio donde las principales actividades económicas eran realizadas por otras potencias

[225] El Mercurio. Noviembre de 1742. págs. 109-111.

comerciales europeas, pero sí demostrar que la inclusión de éstas, sobre todo de ingleses, en los negocios americanos, llegó a niveles extremos, y que siempre fue en aumento, siendo este comercio ilegal promocionado muchas veces por los propios españoles, dispuestos a adquirir productos a mejores precios y a vender parte de sus mercancías sin que éstas estuvieran sujetas a ningún tipo de impuesto.

Durante esta guerra la actividad comercial ilícita desarrollada por los ingleses en América fue impresionante. Un autor ingles, J Stagg, señalaba en 1741 que, desde Jamaica, los propios ingleses, abastecían a los españoles en Cartagena, Portobelo, Río del Hacha y otros lugares con géneros de toda especie[226]. La actividad mercantil desarrollada desde Jamaica fue de tal envergadura en 1739 que los ingleses extrajeron 25.625.000 libras esterlinas de los territorios españoles[227].

Si bien es cierto que la paz de 1748 supuso la vuelta al *statu quo* de antes de la guerra, también es cierto que Inglaterra renovó por cuatro años sus privilegios del asiento de negros y el navío de permiso, no llegando a disfrutar de los mismos, ya que una convención paralela que firmaron el representante ingles Lord Sandwich y el ministro español José de Carvajal y Lancaster produjo la base necesaria para iniciar una negociación separada sobre el destino de estos privilegios. Esta negociación culminó con el Tratado de 1750 firmado en Madrid por el que Inglaterra renunció a sus privilegios comerciales en América a cambio de una indemnización económica por parte de la Corona española, provocando un contrabando de matices diferentes en las Indias Occidentales. La gestión ilegal inglesa en costas españolas del Caribe y del Golfo de México a partir de 1750 se distinguió del contrabando realizado en la primera mitad del siglo XVIII porque fue una actividad organizada por particulares, a veces corporativos, que no tenían el dominio absoluto del área, como era el caso de la

[226] J. Stagg. *A concise history of Spanish America containing a succint relation of the discovery and settlemen of its several colonies, trade with english, as collected from spanish writers.* London. 1741. pág. 309.
[227] Op. Cit. Héctor R. Feliciano Ramos. *El contrabando ingles en El Caribe...*, pág. 13

Compañía del Mar del Sur, sino que, por el contrario, esos individuos se embarcaban en una peligrosa e ilegal empresa náutica con la esperanza de que la misma les rindiera importantes beneficios. Para lograr sus fines, los ingleses recurrieron a todo tipo de acciones, desde el comercio directo voluntario con los súbditos españoles, a la pesca y el corte de madera por súbditos ingleses en territorios hispanos.

Pero, pese a todo el comercio ilícito realizado antes de la guerra, explica Feliciano Ramos que el Golfo de México nunca fue una región penetrada comercialmente por los ingleses, lo que ocurriría a partir de la paz de 1748. También merece la pena destacar que a partir de 1750 el contrabando realizado por los españoles fue creciendo hasta llegar a un volumen insospechado, hasta el extremo de que la economía jamaicana se fortaleció por la existencia del mismo. El año 1751 representó un hito en las relaciones comerciales ilícitas de los españoles con los británicos de Jamaica. Los habitantes de los territorios hispanos de El Caribe, al percatarse que resultaba difícil que los ingleses se acercaran a las costas españolas para abastecerlos, comenzaron a visitar las colonias inglesas para adquirir todo lo que necesitaban[228].

Aunque casi todos los ataques británicos resultaron fracasados y los costes de la guerra fueron excesivamente onerosos para ambos contendientes, habría que destacar que para la economía privada inglesa iban a quedar todavía unos excelentes beneficios mercantiles[229].

Los británicos lograron introducir ilegalmente gran cantidad de provisiones en las Indias Occidentales, las cuales tuvieron una gran importancia porque cubrían las necesidades primarias de la población española de la región, lo que permitió que la situación económica de esos lugares no llegara a limites extremos, que con total

[228] Op. Cit. Héctor R. Feliciano Ramos. *El contrabando ingles en el caribe...,* pág. 173.
[229] Miguel Bernal. A. "De Utrech a Trafalgar: el papel de la economía e instituciones en los Imperios Atlánticos". En *El Equilibrio de los Imperios de Utrech a Trafalgar*. Coor Agustín Guimerá y Víctor Peralta. Actas de la VIII reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna. (Madrid, 2-4 de junio de 2004). Vol II. Pág.- 243.

seguridad hubieran puesto en peligro la posesión de América para la Monarquía Hispánica.

La guerra supuso para la Corona británica acceder a los mercados americanos de forma definitiva. Les permitió conocer parajes en los que poderse establecerse de forma ilegal, que se dieran a conocer mucho mejor sus productos y los precios de los mismos, y familiarizarse con los compradores y negociantes españoles ya de forma casi definitiva.

En cierta forma se puede afirmar que Inglaterra consolidó su presencia comercial en América durante y después del conflicto, satisfaciendo de esta forma una buena parte de los objetivos propuestos al inicio de la contienda. Sus intereses territoriales eran inexistentes y ficticios. Los buques de guerra fundamentalmente convoyaron espectaculares escuadras que convirtieron al continente americano en un extenso mercado inglés. Al finalizar la misma, este comercio aumentó de forma considerable, permitiendo en parte el desarrollo de muchas manufacturas británicas que protagonizarían los primeros atisbos de escalada productiva que experimentó aquella nación en la segunda mitad de la centuria, además de acrecentar el espíritu de empresa en las islas británicas mediante la accesión a unas materias primas y mercados de suma importancia, y ya de sobra conocida.

Por lo que respecta a España, el conflicto le hizo tomar conciencia de la imposibilidad de defender los territorios americanos. El intento de fortalecer algunas de las plazas no dio los resultados esperados, como lo demostró la toma de la plaza de La Habana en la década de los sesenta del mismo siglo, y tras una breve toma de aire durante el reinado de Carlos III, América se encaminó directamente hacia su independencia, tomando conciencia de su idiosincrasia y alcanzando una personalidad bien definida, acorde a sus tradiciones y costumbres, quedando enmarcada mucho más

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

claramente toda su variedad de culturas y perfectamente delimitados sus rasgos más distintivos, aunque en lo referente a las cuestiones económicas, hasta nuestros días, enteramente intervenida y mediatizada por los capitales de procedencia extranjera.

La Guerra de la Oreja de Jenkins, escribía Jeremy Black, "fue en puridad la primera guerra hispano-británica que enfrentó abiertamente a las dos potencias por exclusivas razones económicas coloniales y fue, a su vez, la primera guerra internacional que tendría a América como causa y escenario[230]".

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

[230] Black. J. Warfare in the Eigtheenth Century. Cassell. Londres. 2002.

10. APÉNDICE DOCUMENTAL

DOCUMENTOS QUE COMPRENDE:

- Instrucción de lo que ha de obedecer Daniel Huoni, capitán de fragata de la Armada, en el comportamiento de los navíos que con azogues deben navegar desde Cádiz al Reino de Nueva España. A.G.S. Leg.- 397.1-154. Secretaría de Marina. 18 de octubre de 1737.

- Carta del Marqués de Villarias, Secretario de Estado de la Monarquía española, en la que se explica el porqué Inglaterra no tiene derecho a la "Libre Navegación" en América. Publicado en el Mercurio en junio de 1738. Págs. 88-95.

- Texto en el que se detallan los acuerdos acordados entre Benjamín Keene, embajador de Inglaterra en España, y el Marqués de Villarias, Secretario de Estado de la Monarquía española, en la Convención del Pardo. Publicado en el Mercurio en marzo de 1739. Págs. 57-64.

- Texto en el que se analiza la situación del cumplimiento de los acuerdos de la Convención del Pardo por parte de España e Inglaterra. Publicado en el Mercurio en julio de 1739. Págs. 101-105.

- Blas de Lezo pide provisiones a Lorenzo de Montalvo y se muestran totalmente desamparado. Pide que sea él quien exija todo lo necesario para subsistir en Cartagena al Virrey o a España. También se hace referencia a las necesidades de la escuadra de Benito Antonio Espinola. Lorenzo de Montalvo a Juan Antonio Vizarron. A.G.S. Leg 396.1-179. Secretaría de Marina. 6 de Noviembre de 1739. La Habana.

- Ante la imposibilidad de hacer salir la escuadra que se prepara en Cádiz con azogues, debido a la presencia de Haddok en el cabo de San Vicente, la Junta del Almirantazgo intenta hacer llegar a América una flota con la finalidad de defender las plazas y permitir que los azogues lleguen a Veracruz. A.G.S. Leg.- 397.1-89. Secretaría de Marina. Marques de Villarias. 18 de Noviembre de 1739.

- Relación de lo ejecutado en la defensa y rendición de los castillos de Portobelo y de las fragatas y paquebotes de los guardacostas que los resguardaban. A.G.S. Leg 396.1.1-31. Secretaría de Marina. Francisco Martinez de la Vega Retes. 8 de Diciembre de 1739. Portobelo.

- Noticias de los buques ingleses avistados en el Caribe y órdenes de la Junta del Almirantazgo que hacen referencia al envío de una flota procedente de El Ferrol a América, ademas de otros movimientos de ataque que se deberían ejecutar contra los ingleses. A.G.S. Leg 396.1.1-190. Secretaría de Marina. El Marqués de Mari a Rodrigo de Torres. 12 de diciembre de 1739.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- Órdenes para transportar azogue a América en tartanas y armar una flota de seis buques en El Ferrol. Marques de Mari, Francisco Cornejo, Rodrigo de Torres. A.G.S. Leg.- 397.1-101. Secretaría de Marina. 12 diciembre 1739. Madrid.

- Texto en el que se refleja la diversidad de opiniones en la Junta del Almirantazgo respecto al envío de buques a América. A.G.S. Leg.- 397.1-110. Secretaria de Marina. Buen Retiro 26 Diciembre de 1739.

- Documento en el que se dan las disposiciones de la Junta del Almirantazgo, donde prevalece la opinión del Duque de Montemar. Se pueden apreciar algunas consideraciones favorables al envío de buques a América del Conde de Montijo. A.G.S. Leg.- 396.1.1-193. Secretaría de Marina. Buen Retiro 26 de Diciembre de 1739.

- Copia de una carta (traducida), escrita en San Luis el dia 5 de enero a Rodrigo de Torres, por el Marques D´Antain, en la que se propone la unión de las escuadras francesas y españolas. A.G.S. Leg.- 398.2-706. Secretaría de Marina. Marqués D`Antain a Rodrigo de Torres. 5 de enero de 1740. San Luis.

- Texto dirigido al Marqués de Villarias por Cenón de Somodevilla en el que se critica el estado de la Armada. A.G.S. Leg.- 397.2-1020. Secretaría de Marina. 14 de mayo de 1740. Aranjuez.

- El Presidente de la Audiencia de Panamá analiza cuál es la situación del comercio y de algunas de las plazas como es el caso de Panamá. A.G.S. Leg.- 398.3-852. Secretaría de Marina. Manuel de Alderete, Presidente de Panamá a Blas de Lezo. Mayo de 1740. Panamá.

- Resumen de la Junta en la que se prefieren las opiniones del Conde de Montijo a las del Duque de Montemar. A.G.S. Leg.- 396.1.2-349. Secretaria de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marqués de Mari. 9 de julio de 1740.

- Instrucciones para Rodrigo de Torres, Blas de Lezo y Sebastián de Eslava, referentes a las operaciones que debe ejecutar en América. A.G.S. Leg 396.1.2-396. Secretaría de Marina. 21 de julio de 1740. San Ildephonso.

- Órdenes para José Pizarro. A.G.S. Leg.- 397.2-995. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenon de Somodevilla. 18 y 24 de agosto de 1740. Buen Retiro.

- Órdenes para los Gobernadores de las plazas del Mar del Sur, referentes a las ayudas que deben prestar a la Escuadra de Pizarro. A.G.S. Leg.- 397.2-1000 y 1002. Secretaría de Marina. José de la Quintana a José Manso. 24 de agosto de 1740. Madrid.

- Proyecto que presenta Daniel Oleary para destruir el comercio de los Ingleses en la Costa de Guinea, bajo las condiciones siguientes. A.G.S. Leg 398.2- 348 y 354. Secretaría de Marina. Daniel de Oleary. 1 de septiembre de 1740. San Ildefonso.

- Instrucción para José Pizarro. A.G.S. Leg.- 397.2-1026. Secretaría de Marina. 3 de septiembre de 1740. San Ildefonso.

- Comentarios sobre la ejecución del proyecto de Daniel Oleary. A.G.S. Leg 398.2-362. Secretaría de marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 6 de septiembre de 1740 Buen Retiro.

- Valoración de la Junta del Almirantazgo del proyecto de Daniel Oleary. El Marqués de Mari y Francisco Cornejo censuran a José de la Quintana. A.G.S. Leg 398.2-359 y 360. Secretaría de Marina. Marqués de Mari a Cenón de Somodevilla. Septiembre de 1740. San Ildefonso.

- Resumen de lo acontecido en el viaje de Rodrigo de Torres. A.G.S. Leg 396.1.2-459. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 22 de Septiembre de 1740. Puerto Rico.

- Diario de lo ocurrido en Cartagena de Indias desde el 13 de marzo hasta el 21 de mayo. Se relata la batalla de Cartagena de Indias. A.G.S. Leg.- 398.2-726. Secretaría de Marina. Mar. Abril. Mayo de 1741. Cartagena de Indias.

- El Gobernador de Cuba da noticias de lo ocurrido en Guantánamo con los ingleses. A.G.S. Leg 398.2-630. Secretaría de Marina. Juan Francisco Guemez y Horcasitas. 26 de agosto de 1741. La Habana.

- Reflexiones sobre el destino de la escuadra de Rodrigo de Torres. A.G.S. Leg 398.2-793. Secretaría de Marina. Octubre de 1741. La Habana.

- Diario de navegación de D. José Pizarro hasta el mes de noviembre de 1741. A.G.S. Leg 398.1-29. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 30 de noviembre de 1741. Ensenada de Montevideo.

- Relación de los subsidios concedidos por el Parlamento inglés al rey para afrontar la guerra. Publicado en el Mercurio en abril de 1743. Págs. 89-91.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Instrucción de lo que ha de obedecer Daniel Huoni, capitán de fragata de la Armada, en el comportamiento de los navíos que con azogues deben navegar desde Cádiz al Reino de Nueva España. A.G.S. Leg.- 397.1-154. Secretaría de Marina. 18 de octubre de 1737.

El Rey:
D. Daniel Huoni, Capitan de fragata en la Real Armada haviendo puesto à vuestro cuidado à mis dos navios nombrados el Leon y Lamfranco, que nabegan de merchantes por asiento estipulado y hoficiado en virtud de orden mia, con D. Domingo de Echevarria y D. Diego Antonio Marrezo, para llevar 6.000 quintales de azogue à Nueba España con diferentes capitulos y condiciones que se dieron à D. Agustin Ramirez Ortuño qual està por mi aprobado, y hallandose pròximos de hacer viaje desde la Bahia de Cadiz al puerto de la Veracruz por la satisfaccion con que me hallo de vuestro zelo á mi servicio. he querido advertiros a fin de que despachan y lo que debeis observar en su comando:
1.- Los expresados dos vaxeles se han destinado y aprestado con el principal fin de conducir a la Nueva España los referidos 6.000 quintales de azogue por la falta que se experimenta de este metal para el veneficio de aquellos minerales y los paquetes de papel sellado que combiene à mi servicio remitir, y en consequencia he benido en permitir que el buque que sobrare de ambos navios quede a beneficio del expresado D. Agustin Ramirez Ortuño con la circunstancia de que solo ha de ser para llebar de su quenta o a flete el enfunque de fierro necesario y los frutos de la tierra de vino, aguardiente y aceyte, y otros permitidos en botas, barriles, botifuelas y cuñetes que cupieren y quisieren cargar en ellos el comun del Comercio y no cosa alguna prohibida y negada por las Reales Ordenes, pagando à la Real Hazienda los dineros establecidos y al enunziado asentista el flete que se exigiò en los ùltimos navios de azogue del cargo del Gefe de Esquadra D. Andres Reggio a lo que el tiempo ofreciere o se combiniere con los dueños que los han de embarcar como està estipulado en el enunciado asiento, y los menzionados frutos solo se han de embarcar la cantidad componente con reflexion a que estos navios nabeguen zafos y marineros y en buena disposicion para su defensa y para el manejo de la artilleria y del alcazar que sea necesario.
2.- En esta atencion zelareis en la parte que os toca que en Cadiz no se embarquen otros gèneros, ni mercaderias algunas, que los frutos permitidos que hayan satisfecho los dineros debidos, y que el numero de los paxajeros que se embarcare sea proporcionado y solo en virtud de excedencias que se dan por mi Consejo de Indias y el Tribunal de la Casa de Contratacion à ellas por lo que combiene que vayan desembarazados.
3.- Mediante estar capitulado que los referidos navios han de llebar zerrada la porteria baja y que han de nabegar con la artilleria de las andanas altas y los tiros de polbora correspondientes a ella, como tambièn que han de ser tripulados de los oficiales, gente de mar y artilleria nezesarios para su nabegacion, cuidareis de que todos sean escogidos, y que se compongan del maior numero que sea posible arreglado à lo que preescriben las luces y ordenanzas del Tribunal de la Casa de Contratacion, y a la posterior pràctica de la forma de tripular los vajeles de Guerra y mechantes. Y haviendo voluntariamente propuesto el enunziado D. Agustin Ramirez Ortuño, para

hazer mas bien mi servicio, llebar una compañia de soldados de marina con sus ofiziales repartida en ambos navios, os embarcareis en el nombrado el Leon, con el Theniente de ella, y en el Lanfranco el Capitan de la misma Compañía, con advertencia que los sueldos de los ofiziales y la manutenciaon y prestacion de los Sargentos, Cabos y Soldados han de correr y se han de satisfacer por cuenta del mencionado asentista desde el dia que se embarquen en los referidos navios, hasta el de sus sustitucion a España, en la conformidad y reglas en que està establecido, se executa y practica con las guarniciones de soldados que pasan a la America, respecto de que asì lo ha pedido el zitado D. Agustin Ramirez y se le ha concedido por orden de 28 de agosto de este año.

4.- Tambien cuidareis de que los oficiales de la expresada Compañia de Marina tiendan a la tropa con todos los reparos conducentes para ebitar la desercion por que han de ser responsables de la Gente, de sus Armas, bestuario, con la misma forma que si los dichos navios nabegasen de mi cuenta, y les prebendreis de lo referido y de lo demàs que deben practicar en el viaje, como tambien de la subordinacion que han de tener a Vos, como al Comandante y Capitan de la misma Compañia que fuere mandado y embarcado en el navio el Lanfranco por que assì es mi voluntad.

5.- Procurareis que los Sargentos, Cabos de Esquadra y Soldados tengan buena correspondecia con la Gente de mar, por los perjudiciales efectos que de las disenciones pueden resultar, y que asistan quando se ofrezca en los trabajos de abajo como virar el cabrestante el dia de salida y llegada a los puertos para echar vergas y masteleros arriba, y en otras faenas prezisas en la nabegacion, tirar de escotas, drizas, brazas y los demas cabos conducentes al marcaje como se practica en los demas navios de mi Armada y en las cargas y descargas, acudiran pagandoseles por el asentista como de los marineros.

5.- No asistiran à los trabjos de entrar en el agua, en las paias, por motibo ni paga alguna, ni tampoco para lastrar, y en el caso de que este trabajo quieran hacerlo dentro del navio sea gratificandolos, pero siempre a meter los bastimentos y aguadas.

7.- La guardia la han de hazer el Theniente de la Junta, mateniendose los centinelas y vordas necesarias, observando en estas el Sargento o Cabo, la orden que le diere el Capitan o comunicando por medio de su Theniente.

8.- En el caso de combate deben coronar la fusileria sobre la toldilla y mas partes del navio asta donde alcanzasen, y si se repartiern en la artilleria, acudiran a ella teniendo inmediatos los fusiles, por si se ofrexiese usar de ellos y el Capitan hallase por combeniente poner uno o dos en la voca de escotilla, para estar que nadie falte de su puesto yendose abajo, lo ejecutaran como tambien si se hallase preciso guarnecer las jarcias y poner barriles engranados subiendo à echarlas los que se nombraren, sin escusa alguna, o para hacer fuego con el fusil.

9.- En las noches de tormenta no hai regla recta de guardia, por que en tales conflictos, deben asistir todos à quantos trabajos puedan ser sin medios a la salbacion.

10.- Asimismo asistiran todos a las faenas generales, como son entradas y salidas de puerto, zafarranchos, descargas y igualmente à todas las faenas que por pesadas la guardia no pueda hazer.

11.- En los buenos tiempos deben hacer la revision del arma y algunas eboluciones si hubiere lugar, observando la buena disciplina militar prebenida en mis Reales Demandas.

12.- La referida tropa no ha de poder embarcar otra cosa mas que tan solamente sus petates para su recojimiento, que ha de ser del palo maior a popa, bajo el alcazar, donde tendran sus ranchos, que haran entreir para comer en ellos, o al caldero separado de la gente de mar de los navios.

13.- Antes de salir a nabegar hareis con el piloto principal y los otros que fueren de vuestra satisfaccion, el derrotero que hubiereis de llebar en buestro biaje, y dejareis en pliego cerrado, aparte el que ubiereis de traer a la buelta, el que con una carta haveis de dirigir a mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, para que sin abrirle le ponga en mis manos como se ha hecho y se debe hazer en semejantes casos.
14.- En el de vuestro fallecimiento o en enfermedad, es mi voluntad que esta orden e instruccion la observe y guarde el Capitan de la Compañia de Marina que debe de yr embarcado mandando el navio Lanfranco, y en falta de este el Theniente de la Compañia, à los que han de obedecer los demas oficiales y gente de Guerra durante el viage, asta quedar concluido enteramente en la Bahia de Cadiz.
15.- Por ningun accidente o motibo podreis entremeteros en disputas, ni legislar al asentista o sus administradores en materia alguna sobre lo gobernativo de los navios, ni de su carga, , por que esto ha de ser libre a su voluntad segun lo capitulado en lo que hallaron por mas combeniente para mi beneficio y adelantamientos.
16.- Por que es voluntad en el citado D. Agustin Ramirez Ortuño el llebaros para...y de costearos dichos gastos a vos, al Capitan y Thenientes de la Compañia de Marina, dandoos el camarote que os corresponde y la messa debyda. No debeis pretender la gratificacion de mesa que tengo dispuesto para con mis navios de guerra que nabegan de mi quenta. y en esta atencion no debeis embarcar rancho ni pretender assì vos como el referido Capitan y Theniente, mas que la mesa que el administrador diere, y el sueldo que os toca, à excepcion de la gratificacion que à su voluntad os diere el assentista, y por ningun motibo embarcareis, ni los demas oficiales, mas que lo preciso para vuestro uso y combenienzia arreglada à la que el asentista dispusiera por buestra persona y la de los otros Oficiales.
17.- Hallandose estos navios en actitud de nabegar, y con los Azogues, papel sellado y frutos que han de conducir, y haviendo prezedido dar como dareis al Capitan de la Compañia de Infanteria de la derrota y señales de reconocimiento, os hareis à la Veracruz y seguireis la derrota de Puerto Rico, donde tomareis practicos para montar las puntas que os pareciere, reconocer y hacer la aguada en aquella isla, como se ha practicado siempre, y en la parte que fuere mas combeniente y en la que se considerare menos peligroso, y despues proseguireis el viaje al puerto de la Veracruz, en cuia nabegacion y en la de la vuelta a España, observareis la Instruccion General, que como regla y ley de todas mis armadas que ban à las Indias esta mandado observar en los libros de la recopilacion de ellas, las que remitireis para el Presidente del Tribunal de la Casa de Contratacion, que està como echa con tanto acuerdo y deliberacion y acreditada experiencia, la abeis de guardar y observar por el Almirantte con aquella prudencia que biereis combienen à mi Servicio, y en todo à que no se opusiere à esta instruccion particular ni en manxar alguna de lo capitulado.
18.- Aunque actualmente no hay apariencia de variacion alguna en el sistema con las Coronas de Francia y de Inglaterra y Republica de Olanda, sera combeniente que tengais siempre los vaxeles de vuestro mando en buen estado de Guerra, y si para el tiempo de su tornavieje ubiere algun rezelo de Guerra, se os prebendrà oportunamente, para que podais tomar las medidas mas combenientes, y arreglaros à las instrucciones que se os remitieran sobre este punto a la Veraccruz, o à la Habana, y si en alguno de los distintos puertos no recibiereis noticia alguna, debeis entender que no hai nobedad.
19.- Sin embargo de ser mi intenzion que no se de saludo a ningun pabellon de los Ingleses, ni se les carguen velas, ni se les eche vote al agua, bien si que hallandos superiores obligueis a los Ingleses a executarlo en los casos que parezca combeniente y decoroso à mis Armas, no obstante dejo a vuestra prudencia que si os encontrareis con fuerza superior y se hallaren los navios de vuestro mando cargados de plata y generos,

el ebitar el contratiempo en la mejor Politica y forma que pudiereis, sin fiaros jamas de los Ingleses, y procediendo con ellos con toda cautela.
20.- N obstante, como no se exige saludo de fuerza superior o ygual, se tiene por cierto que tampoco le exigiran los Ingleses.
21.- Con la Esquadra o vaxeles de Francia procedereis segùn el pabellon o bandera que llebare, en saludarlos, o responderlos con igual o menos tiros, segùn la ultima Combenzion de que deberies tener copias.
22.- Con los Olandeses en grado igual, debera saludar el Olandes y responderle como inferior, y en grado superior debera no obstante, saludar el Olandes y responderle con igualdad.
23.- Si encontrareis algunos navios u armamentos de piratas, enemigos de mas o menos fuerzas que las que llevan los vageles de vuestro cargo, tendreis entendido que el principal fin de este comboy es que llegue seguro y a salvo a la Veracruz, y tambien a su regreso à España, procurando siempre y con particular cuidado que las naos no peligren por semejante accidente, fiando de vuestra experiencias, practica e inteligencia en las cosas de la mar, que executareis en este caso lo mas combenientemente, regulando vuestras fuerzas y las de los enemigos, de modo que se consiga el fin sin que escasezca o se disminuya el decoro y estimazion que se debe a mis estandartes.
24.- Los vageles extranjeros que se encontraren en la America cometiendo comerzio ilizito, o en nombre sospechoso, deberan apresarse, aunque sean de Guerra, si la fuerza de los navios que llebais a vuestro cargo lo permitiere.
25.- Si apresareis algun navio del enemigo, piratas o otras embarcaciones que se emplearen en ilizito comercio con los puertos de Indias, dispondreis que por el SSno que fuere embarcado en el navio el Leon, se forme inbentario de la carga que conduzen de sus buques, aparejos, pertrechos, artilleria, armas y muniziones, con toda distincion, y pondreis oficiales o personas de vuestra mayor satisfaccion para tripularlos, repartiendo la gente de dichas presas en los vaxeles de vuestros cargos, en cuia forma seguiran la derrota que llebareis, hasta que llegando al puerto de la America o España, en cuia demanda os hallareis, las hareis entregar y los efectos que se ubieren aprehendido a los Ministros que deben conocer de ellas, quines declarandolas por de buena presa, no han de exigir de dichos alcabalas, ni otros algunos en las partes de Indias, donde se bendieren, practicandose en este punto lo que esta prebenido en el capitulo 12 de la Ordenanza o Instruccion dada para las costas de la America, en 22 de Febrero de 1674, y el importe de las referidas presas se ha de repartir, y aplicar despues de sacada la octava parte que del todo su balor corresponde al Infante D. Phelipe, mi hijo, como Almirante General de España, y de todas mis fuerza maritimas. Las dos terzeras partes de lo que quedare à benefizio del Asentista, que suple los gastos del Armamento y paga de Ofiziales y tripulacion de los navios, y la otra tercera parte para los dichos Oficiales, Soldados y gente de la tripulacion de ellos, computando a cada sujeto segun sus soldadas, sueldo à libra, cuia practica esta declarada quasi en terminos en la menzionada Ordenanza o Instruccion del año 1674, y el enunciado repartimento de presas lo debera executar el Governador y Oficiales de mi Real Hazienda del Puerto a donde llegaren, para ebitar desconfianzas de los equipages, asì como lo tengo conzedido a la Compañia Guipuzcuana de Caracas.
26.- Si subcediere que hagais alguna presa en parage donde este distante de puerto y maltratada que no pueda seguir vuestra derrota, podreis resolber en alijarle su cargazon o lo mas prezioso de ella, y repartirla en los dos navios de vuestro cargo, con buena quenta y razon, o embiarla sin detencion al puerto de mis dominios mas cercano, con el destino de que se ponga a la disposicion del Governador o Ministro que en el

veridiese, y si fuere nabio de consideracion, y ubiere lugar de hacer imbentario de èl y sus efectos en la mar, assì se execute, o arbitrareis en ponerle oficiales que se encarguen de ellos, o otras disposicione con comunicacion del Administrador o Maestre y del Serenísimo.

27.- No permitireis juegos en los vageles en conformidad de la ley establecida en Cèdula de 4 de septiembre de 1640, bajo de las penas en ella impuestas.

28.- Luego que haiais llegado a la Veraccruz, abisareis al Arzobispo Virrey y a la Audiencia de Mèxico de vuestra llegada, sabceros del viaje y demas que os pareciese combeniente, y hareis entregar puntualmente mis pliegos y los de mis consejos y Tribunales, al Gobernador y Ministro de la Vercacruz, para que les den la mas brebe y segura direccion, prebeniendoos debeis estar subordinado a las ordenes del Virrey durante vuestra residencia en aquel puerto, en quanto no se oponga al contenido de esta Instruccion y de lo que esta capitulado para el presente viaje, cuia demora ha de ser solo de 4 meses, amenos que por algun accidente alle el asentista por combeniente tener alguna mas.

29.- Para ebitar los incombeninetes que puedan seguirse de qualquier retardo en el desembarco de la carga, estos navios a su llegada al referido puerto de la Veracruz, han de aguardar la Orden del Virrey, y prezediendo dar notizia à los Ministros y Oficiales de la Real Hazienda de aquel Puerto, hareis poner en tierra a los efectos de su carga, en la mejor forma que tubierais por combeniente, y en la brebedad posible, para que los interesados tengan tiempo de bender sus frutos en dicha ciudad, o en donde procediere o combiniere.

30.- Concluida la descarga de los dos vageles, dareis sin dilazion alguna providencia para que por parte del asentista se desaparejen, y se armen y carenen de todo quanto necesitasen, y se buelban a aparejar para su buelta a España, cuia carena ha de executarse con vuestra asistencia, y concurriendo las Maestranzas de la Veracruz y Ministro de Marina que reside en aquel puerto, para que despues de echo el mas exacto reconocimiento de todas las obras que fuesen prezisas, luego que se hallen prontos los enunciados nabios en conformidad en lo capitulado, se proceda a que se le hagan con la misma solidez, y zelareis sobre la conducta de las maestranzas en este importante punto, de forma que por falta de ella no se malogre ni abenture la seguridad de estos vageles, y aia el tiempo suficiente para complacer las expresadas obras, bien sea de recorrida o de carena, segun la urgencia lo pidiere, sin zeleridad y mui a satisfaccion en los dias que no corrieren los nortes, que con tanta frecuencia se experimentan en aquel puerto, y puedan impedir el trabajo de semejantes obras, pues es de mi real animo que no se les embaraze ni detengan en el mas que los 4 meses referidos, teninedo presente que el mas oportuno para la salida de la Veracruz es a principios de abril, y que para conseguirlo se ha de haver recibido con anticipacion la carga que ubiere de traer, y los biberes y probisiones necesarios, para cuio cumplimiento he mandado expedir las ordenes correspondientes al Arzobispo, Virrey de Mèxico, y al Governador y Oficiales de mi Real Hazienda de la Veraccruz.

31.- De buestro arribo a la Veracruz me dareis quenta escribiendo por la Havana, u otra bia que se proporcionase y tubiereis oportunidad para ello, explicando todo lo que ubiere ocurrido en vuestra nabegacion, y se ofreciere en aquellos parages, por si combiniere dirigir algunas ordenes, y a la conclusion del viaje embiareis el diario de todo lo que durante el viage ha ocurrido.

32.- Todo lo que fuere necesario para el desaparejo, recorridas, carenas, probisiones, paga de el vino, sueldo de la tropa, y demas gastos de estos navios, lo han de suministrar el asentista o sus apoderados para ser de su quenta todo el gasto de este viaje.

33.- Por lo que mira a saludos os hordeno que en quanto a las plazas de la Veracruz y la Habana, os arregleis a lo que siempre han practicado las capitanas de flota y Azogues, no obstante ir por asiento estos navios, y por lo vespertino a que se deben hacer otros navios mios, y los de las naciones extranjeras a lo que queda expresado y esta prebenido y resuelto, por Cèdula del 30 de agosto de 1671, y que en todo lo demas escuseis salvas y saludos sin executarlos de ningun modo, si no es solo en el dia de Sabado Santo al toque de la milicia, que haveis de hacer salva general en demostracion de la Resurreccion de Nuestro Señor, y lo mismo el dia de San Phelipe y Santiago, en celebracion de mi Real Nombre. Y durante el tiempo de la nabegacion o estada en los puertos de la America, tuviereis noticia cierta de haver de haver nacido algun Infante o Infanta, o de que mis Armas Reales han ganado alguna victoria, deberies tambien en estos dos casos, hacer salba general, escusando absolutamente todas las demas que en el pasado se havian introducido y practicado.

34.- En quanto à sacar cuerpo de guardia por vuestra persona como combiene de estos navios en los puertos donde entrareis, executareis puntual y precisamente lo que esta dispuesto en la ley 59, titulo 15, libro nobeno de la recopilacion, sin que en ella excedais ni falteis por lo que combiene la observancia de la citada ley.

35.- Si estando en algun puerto se descubriere navio lo embiareis a reconocer, y sabreis de donde biene, y nuebas que trae, y siendo de España o de abiso, lo buiatreis, luego en quanto a la gente, armas, municiones, bastimentos, prebiniendo buelba con lo necesario, y sin entrometeros en lo tocante a rejistrar ni abrirle, prohibireis llegue barco a bordo, ni salga persona ni genero alguno hasta que los Oficiales de mi Real Hazienda hayan buitrado. Pero si en vuestra certeza, o fuera de ella, encontrareis navios sin licencias, los aprendereis y entregareis a los Ministros para que lo bendan con toda su carga, con intervencion de su Serenisimo, y su procedido lo hareis traer à la Casa de la Contratacion para que se le de el destino que yo tubiere por combeniente.

36.- En caso de salir algun navio de dichos puertos lo buitrareis à la propartida, cuidando que despues no llegue a su bordo embarcacion alguna, y si hallareis en el gente de los navios de vuestro cargo los castigareis como esta mandado.

37.- Tambien observareis puntual cuenta hallandoos en la Veraccruz a lo que tengo prebenido y mandado por despacho de 24 de enero de 1720, que os manifestaran el castellano de San Juan de Ulùa y los oficiales reales de aquel puerto, en quanto lo que a de practicarse en el por los Comandantes y demas oficiales de mi Armada.

38.- Ha buelta de estos nabios a Cadiz, se han de remitir en ellos todos los caudales de mi Real Hazienda, que para transportar à España remitieren a la Veracruz los Ministros de aquel Reyno, por quanto estos se han de conducir libre de fletes y para ello han de recivir y hacerse cargo de dichos caudales los Ministros de plata que ubieren dado las fianzas regulares para nombramiento de dicho D. Agustin Ramirez, o sus apoderados, tanto de la cantidad y peso de las barras, tejos de plata y oro, como de lo amonedado, y subzesibamente podran recivir y cargar las demas porziones de plata o oro y frutos que los interesados de comercio quisieren remitir, pagando el asentista los fletes arreglados al Real Proyecto de 5 de abril de 1720, para cuio efecto tengo concedido puedan traer estos navios registro general de plata y frutos, como los que antecedentemente han echo viage de Azogues, pues para asegurar el crecido caudal que en esta forma pueden traer los referidos nabios assì de los efectos que lleban, como de los rezagos de la antecedente flota del cargo de D. Manuel Lopez Pintado, tendreis entendida se prebiene al Virrey de Nueva España por orden de esta fecha, de providencia para que, a su retorno a España los benga escoltando alguno o algunos de los navios de la Armada de Barlovento, en el caso de que en la Havana no se hallen en aptitud de poder benir à España, alguno o algunos de los baxeles de guerra que se

construien en los astilleros de aquel puerto, y si esto sucediese podran venir los de vuestro cargo bajo su bandera, y suspenderse el destinar para ello qualquiera de la expresada Armada de Barlovento, en cuia disposicion lograran los basallos de unos y otros dominios el alibio y combeniencia de transportar sus efectos a estos Reynos en ocasion tan pròxima como promete la fuerza de la escolta que se aplicare a comboiarlos.

39.- Tendreis entendido està capitulado que a buelta del viage se han de entregar en mi Real Arsenal de la Carraca, los dos expresados navios, pagando el asentista en mi Thesoreria de Marina los menoscabos de todas las jarcias y demas cosas pendientes, como se practicò en la entrega del navio Lanfranco por el asiento que hizo D. Diego de la Fuente en el antecedente viage, y en el caso de que qualquiera de estos navios se pierda (lo que Dios permita), han de pagar a mi Real Hazienda por sus cascos, pertrechos y aparejos, las cantidades que quedan capituladas en las quales han de quedar libres de cargo y de otra qualquiera resulta. Y si por otro acontecimiento, el navio Lanfranco, mediante estar quebrantado y viejo, se llegare à imposibilitar en algun puerto de la ida o a la buelta, de forma que sea difizil proseguir el viaje en este caso debera constar judicialmente, he consentido por el zitado asiento se cumpla con dejarlo entregado en el estado en que se hallare al Governador y Oficiales Reales de el Puerto donde acaeziere, pues con zertificaciones de su entrega y recibo han de quedar el asentista y sus apoderados, libres de toda obligacion y resulta, con prebencion que si fuere à la buelta, se ha de transbordar el Thesoro de mi Real Hazienda y el de particulares al navio el Leon, y la demas carga que sobrare la debera el asentista conducir en otras embarcaciones que le proporzionaren, mas competentes para el cumplimiento de su registro, debiendo observar en esto las ordenes que diere à su administrador. Assì que por esta razon se detenga el Leon, ni los de guerra que hubieren escoltandolos, no hallandose por mui preziso, a cuio fin por esta intencion mando que los Governadores y Ofiziales de mi Real Hazienda de aquellos puertos, le faciliten los despachos nezesarios a queno conduzca a su mas pronta execucion, para lo qual les manifestareis esta orden. Y asi os lo prebengo para que en este caso cuideis de lo que mas combenga a mi servicio, sin faltar al cumplimiento de lo capitulado.

40.- Habeis de vigilar que no pasen a estos reinos religiosos de ninguna orden, sin que traigan licencia particular de mis Virreies o Audiencias de cuios distritos saliesen, ademas de las de sus superiores, la qual sola no ha de bastar, ya sea de los que ay de las misiones a quenta mia, o a la suia, o los que han tomado àbito en las Indias, en inteligencia de que por Cèdula y Ordenanzas esta señalada la resulta que por su consentimiento o disimulazion se ha impuesto a los Oficiales Generales y Soldados de todos los navios de Guerra y merchantes. Y por cada religioso que sin dichas licencias trajeren o llebaren, de que advertireis a los oficiales de los navios prebiniendoles no les relebara de la misma pena el que bengan a titulo de capellanes, por tener mandado que en los navios de Guerra y merchantes sean los capellanes clerigos, y no admitan religiosos so las mismas penas.

41.- No rezibireis ni permitireis se reciban en estos navios presos naturales ni extrangeros, assì por la Inquisicion como por las justicias ordinarias, sin que junto con las personas se entregue el prozeso de la causa, pena de que los sustentareis en las carceles a buestra costa, u de la del Oficial o Maestre que los recibiere, pagando los daños en conformidad de lo ordenado en Cèdula de 22 de Octubre de 1621.

42.- Hallandose los dos navios de vuestro cargo prontos en recivir la carga para su buelta a España, lo hareis saber a los Ofiziales Reales individualmente o por papel, à fin que abran los registros, y den las guias y despachos para el embarco de todo lo que se ubiere de conducir, prezediendo dar anticipadamente al virrey la notizia, y

contribuireis por vuestra parte a facilitar las providencias que deben dar aquellos Ministros para ebitar los fraudes, y que se observe puntualmente todo lo que en este asumpto he mandado practicar y esta prebenido en el citado Real Proyecto.
43.- De buelta para España hareis escala en la Havana como siempre se ha practicado, sin deteneros en aquel puerto mas que el mui preziso para recibir en el, qualesquiera caudales y efectos que quisieren embarcar los particulares del comerzio, bajo de las reglas del menzionado Proyecto, de modo que no impidan la buena nabegacion y defensa de los navios.
44.- Por orden de 5 de Abril de 1734, tengo mandado que todas las cantidades de plata y oro que trajeren de Indias todos los Oficiales de los navios de mi Armada adquiridas de aprobechamiento e industrias propias y parte de presas, hallan de benir registradas para satisfazer dineros, arrglados al zitado Real Proyecto de 1730, a exepcion solo de lo que legitimamente se justificare, procede de sueldos y raciones cobradas durante el viaje, en cuia atenzion lo hareis saber a todos los Ofiziales de los navios para que no aleguen de ignorancia, por que de lo contrario tengo mandado se de todo por de comiso.
45.- Tambien tengo ordenado que los Ofiziales, ni marineros no traigan de la Havana porcion alguna de tabaco sin registro, aunque sea en pequeña cantidad, por quanto no se les ha de comprar por la renta en la bahia de Cadiz, prohibido como tengo prohibido el abuso de la compra de penjales, y mandado que de ningun modo los traigan, por que ademas de que no se les ha de comprar, se dara por perdido el que se hallase al tiempo de llegar los navios a España, y asi lo hareis saber a los citados Ofiziales y marineros.
47.- Habiendose tenido presente los contrabandos que en los Azogues pasados se han intentado cometer, asi por los Ofiziales de los navios de Guerra, como por las personas y pasajeros, y que en los menzionados dos navios de vuestro cargo puede practicarse semejante abuso, exceso y perjuicio a mi servizio, embarcandose furtivamente en Cadiz generos y mercaderias en lugar de frutos y enjunques, es mi Real Voluntad, y mando que prezisamente seais vos responsable de los que se hallaren, respecto de no haberse encontrado al dueño de las mercaderias que en aquellas ocasiones se comunicaron, y para precaber y atajar este daño, y averiguar los trasgresores, procurareis con vuestro zelo, y de acuerdo y comunicazion con el Governador, Ofiziales Reales de la Vercaruz, aplicar y dar todas las eficazes probidencias que se tubieren por mas combenientes, y assimismo declaro que incurriran en pribacion de empleo y con destierro a los presidios los Ofiziales y personas que inzidieren en este delito.
47.- Luego que con el favor de Dios haiais llegado al puerto de Cadiz de buelta de viaje, no permitireis salte en tierra persona alguna, aunque sean pasajeros, ni que llegue barco a bordo de los navios de vuestro cargo, antizipando eficazes probidencias, con los experimentos correspondientes a su obedecimiento, hasta que el Presidente de la Contratacion, o Ministro que debiere entender en el recivo de ellos de las probidencias y haga todas las precauciones al resguardo de mis Reales derechos.
48.- Y porque pueden subceder diferentes casos que no se han explicitamente menzionados en esta Instruccion, ni en las generales o particulares de las Ordenanzas de la Armada y nabegacion de Indias, como de unos casos debe deducirse para otros que no estan prebenidos, por militar en ellos la identidad de razon, debereis governaros por ellos como fundamentales o por la prudencia para la justicia y equidad que debera practicarse y con el valor y zelo que fio de vuestras obligaciones y del amor que siempre me haveis servido y desempeñado en otras ocasiones, las en que os he constituido, y que igualmente procurareis la maior union y conformidad con mis Ministros de las Indias, y que los demas Ofiziales de estos navios la tengan assi con ellos como entre sì, para que de esta forma se consiga el buen exito en todo lo que se

ofrezca y haga mi servicio con la exactitud y puntualidad que combiene. San Ildephonso a 18 de Octubre de 1737. Yo el rey.

Carta del Marqués de Villarias, Secretario de Estado de la Monarquía española, en la que se explica el porqué Inglaterra no tiene derecho a la "Libre Navegación" en América. Publicado en el Mercurio en junio de 1738. Págs. 88-95.

Señor. El rey, haviendo hecho examinar muy seriamente, por su Consejo de Indias, las representaciones que hicisteis el 10. de Diciembre passado, como tambien el Memorial de las Barcas Inglesas, que se supone haverse tomado en diversas partes de la America, por los Vageles que traian Vandera Española, y las pruebas justificativas que en èl se añadian, S.M. despues de haverse informado en su presencia de lo que se le havia consultado, y tomado conocimiento de los puntos contenidos en la dicha representacion, y Memorial, ha sido su resulta la que yo, Señor, os dirè en respuesta de ello. Que por lo tocante al Vagel, S.M. ha mandado expedir las ordenes mas positivas sobre estos hechos, de que no se tiene ningun conocimiento; siendo su intencion, que los Governadores, y Oficiales Reales de la Havana, y de Puerto Rico, hagan en su jurisdiccion cada uno una exacta solicitud, y verificacion de los dichos hechos: que ellos prendan luego los sugetos que hallaren culpables, y embien los Autos, para dàr, à los que huviesen faltado, el castigo conveniente. Y para ponerlos en estado de dàr las informaciones mas exactas, el Rey ha añdido, de que se le embie una nota de los nombres de los Vageles, y de los Capitanes, como tambien el tiempo, y los lugares donde los insultos de que se quexan han sido cometidos. Al mismo tiempo les ha ordenado, de que los Vageles que fueran en corso, y los Armadores, se ajusten exactamente à todo lo que estuviere reglado por los Tratados, sin que la mala conducta de los equipages dè ocasión a semejantes quexas. Por lo que mira a la inobservancia de las ordenes del Rey, que se supone haver sido eludidas por los Vasallos de S.M. en America, puede haver dimanado de que los avisos hechos para obtener sus ordenes, no se hayan hallado tan sinceros, como à S.M. se les suponia, ò porque no se huviesse verificado algunas de las cosas requisitas, que debian preceder para la observacion de las ordenes de S.M. y estar alli de acuerdo. Este defecto es causa de no haverse recibido alguna novedad sobre este assumpto; y que S.M. me ordena declararos, para que especifiqueis quales ordenes estàn sin observancia, sobre quales instancias, y por quales hechos fueron expedidas, y à que Ministros fueron dirigidas, à fin que sobre este conocimiento, puede S.M. reiterarlas, hacerlas observar puntualmente, y castigar, conforme a justicia, los Ministros que se hallaren haver diferido, ò embarazado la execucion. En la representacion citada se alega que los Vageles del Rey de la Gran Bretaña, tienen un derecho incontestable a la libre navegacion en los Mares de las Indias Occidentales, y al legitimo Comercio que alli se hace: que los registros, y visitas hechas a los Vageles Ingleses, por los de la Vandera de España, baxo el pretexto si traen mercaderias de contravando, es directamente opuesto a lo estipulado en el art. 14 de Tratado de 1667. que alli se trae à la letra, y que del modo con que se hacen estas visitas, apropriandose algunas veces el Vagèl, y confiscando toda su carga, por haver

hallado en èl alguna pequeña cantidad de mercancias, que se cree ser nacidas en las Colonias Españolas, es expresamente prohibido por los artic. 15. y 23. del mismo Tratado de 1667. que tambien se traen à la letra: S.M. haviendo sido informado, me ha ordenado el que os diga, Señor, que el Tratado de 1667 no contiene en ninguno de estos articulos, sino es en el 8. Clausula alguna adaptable a la Navegacion, y al Comercio de las Indias; y que antes si, cada uno de los articulos hace vèr las disposiciones opuestas à lo que se pretende hallar en ellos: pues la del Arti. 2. trae: Que los Subditos de ambas Coronas puedan reciprocamente passar: libre, y seguramente por mar, y tierra, y por los rios à los Paises, confines, tierras, donde el trato, y comercio han sido usados hasta el presente; y que puedan tratar, comprar y vender tan libre, y seguramente como los habitantes de los Lugares respectivos, sea de su propia Nacion, ò de qualquiera otra que alli se hallare, y viniere, ò tuviessen la permission de alli traficar. Estos terminos: el trato, y comercio libre, se hallan tambien en el artic. 4. y estan repetidos en el 7. y como estè fuera de duda, que estas cosas no han estado jamas permitidas en los Mares, ni en la Tierra firma de las Indias, sino en los puertos del continente de Europa, no es menos induvitable, que estos articulos, ni los demàs del Tratado alegado, no pueden ser entendidos de la Navegacion, y Comercio de las Indias, quando no pueden tener lugar sino por lo que mira à Europa. La misma reflexion està saltando à los ojos, si se lee el Articulo 5. del Tratado, que trae: pueden cargar las mercaderias de estos Reynos, pagando los derechos. Esta idea se halla tambien en el Articulo 6. en que dice: que no se exigira nada de mayores derechos, que aquellos que son costumbre, y estan reglados por la Tarifa que debe haver en cada Aduana. Lo que no se puede entender del Trato, y Navegacion de las Indias. Del comercio de aquel Pais no se hace mencion, sino en el Articulo 8. donde respecto a las mismas Indias, como à los otros Paises, se concede à la Gran Bretaña, y à sus Vageles todo lo que les esta concedido a las Provincias Unidas, por el Tratado de Munster del año de 1648 sin distincion alguna, y en observancia de las leyes, y condiciones à que los Subditos de las Provincias Unidas estan obligados, y ceñidos. Esta ultima condicion prueba, que no se les puede rehusar a los Ingleses lo que està estipulado, y concedido a favor de los Estados Generales; mas tambien prueba del mismo modo, que ellos de su parte no pueden dispensarse de la observacion de las leyes, à las quales los Estados Generales son obligados por el Tratado de Munster, en que el Articulo 5. mira al Comercio de las Indias Orientales, y el 6. al de las Occidentales. Este Articulo aùn prueba mas, que en el Tratado de 1667. no se hizo mencion en manera alguna del Comercio de las Indias, puesto que las dos Naciones son excluidas de traficar, y navegar a los Puertos de la dominacion del Rey de America. El Tratado concluido entre las dos Coronas en Madrid a 8. de octubre de 1670. Precisa a esta restriccion porque en èl se asegura la certeza al Articulo 8. donde dice: que los Subditos respectivos de cada una de las Potencias contratantes, se abstendran de ir a comerciar, y navegar à los Puertos, y Lugares, que la una, ò la otra de las dos Naciones ocupa en las Indias Occidentales. Tambien expresamente se lee en este Articulo: que los Subditos de S.M.B, no iran a negociar, ni navegar, ni haran comercio alguno en los Puertos, y Lugares que el Rey posee en las Indias Occidentales. Estas expresiones destruyen la proposicion que adelantais en suponer, que los Subditos de S.M.B. tienen derecho a navegar, y comerciar a las Indias Occidentales. Otra permission de navegar no se puede inferir, que la de seguir su derrota a sus Islas, y Plantaciones; de lo que resulta, que ellos estan sujetos a la confiscacion, siempre que se verifique que han mudado de derrota sin necessidad, para acercarse a las Costas Españolas.

Texto en el que se detallan los acuerdos acordados entre Benjamín Keene, embajador de Inglaterra en España, y el Marqués de Villarias, Secretario de Estado de la Monarquía española, en la Convención del Pardo. Publicado en el Mercurio en marzo de 1739. Págs. 57-64.

Como de algunos años a esta parte se hayan ofrecido algunas diferencias entre las dos Coronas de España, y de la Gran Bretaña, respecto à Visita, Pesquisas, Reglamento de Limites, y otros Agravios alegados de una, y otra parte, assi en las Indias Occidentales, como fuera de ellas; cuyas diferencias son tan graves, de tal naturaleza, que si no se toma con cuidado el aplanarlas enteramente por lo presente, y prevenirlas para otro futuro, pudieran obligar a una rotura abierta entre las dichas Coronas; pero S.M.C y S.M.B no teniendo en su corazon sino el continuar, y afirmar la buena correspondencia, que tan felizmente subsiste, han hallado por conveniente dàr sus Plenipoderes, à saber: por S.M.C al Señor D. Sebastian de la Quadra, Cavallero del Orden de Santiago, Consejero de Estado, y Primer Secretaario de Estado, y del Despacho Universal; y por S.M.B al Señor Benjamin Keene, su ministro Plenipotenciario en la Corte de España; los quales, despues de la exhibicion de sus Plenipoderes, y conferido entre sì, han convenido en los articulos siguientes: Art.I. Como esta antigua amistad, tan deseada, y tan necessaria para el interes reciproco de ambas Naciones, y particularmente, respecto à su Comercio, no puede establecerse sobre un fundamento permanente, à menos que no solamente se tome el cuidado de ajustar, y reglar las pretensiones sobre la Reparacion reciproca de los daños ya sufridos, sino sobre todo el hallar medio de prevenir iguales motivos de quexa en lo venidero, y alejar absolutamente, y para siempre todo lo que pudiera dàr ocasión para ello; se ha convenido en trabajar desde luego, con toda la aplicación, y diligencia imaginable, para venir a un fin tan deseable; y para este efecto, respectivamente por parte de las dos Majestades Cath. Y Brit. Seran nombrados despues de la Signatura de la presente Convencion dos Ministros Plenipotenciarios, que se juntaran en Madrid dentro el tiempo de seis semanas, que se contaran desde el dia de la permuta de las Ratificaciones, para conferir, y arreglar finalmente las pretensiones respectivas de las dos Coronas, tanto por lo que mira al Comercio, y à la Navegación en America, y en Europa, y à los Limites de la Florida, y de la Carolina, como tocante à otros puntos, que quedan tambien para determinarlos, siguiendo en todo los Tratados de los años 1667.1670.1713.1715.1728 y 1729, y comprendido el del Asiento de Negros, y la Convencion del año 1716. Y también se ha convenido, en que los referidos Plenipotenciarios principiaran sus conferencias seis semanas despues del trueque de las Ratificaciones, y las acabaran en el termino de ocho meses. Art.II. El Reglamento de los Limites de la Florida, y de la Carolina, conforme à lo que se ha convenido ultimamente, y debia ser decidido por los Comissarios de una, y otra parte, sera igualmente cometido a los dichos Plenipotenciarios, para conseguir un acuerdo mas solido, y efectivo; y durante el tiempo que tardàre el examen de este negocio, quedaran las cosas en los dichos territorios de la Florida, y la Carolina, en la situacion que se hallan de presente, sin aumentar las fortificaciones, ni ocupar nuevos puestos; y para este efecto SS.MM. Cath

y Brit haran expedir las ordenes necessarias inmediatamente, despues de haverse firmado esta Convencion. Art. III. Despues de haverse considerado las Demandas, y Pretensiones de las dos Coronas, y sus respectivos Subditos, para la reparacion de los daños sufridos de una, y de otra parte, y todas las circunstancias pertenecientes à este importante negocio, se han convenido, en que S.M.C hara pagar a S.M.B la cantidad de 98y. Libras esterlinas por sueldo, ò balance, que ha sido admitido como debido à la Corona, y Subditos de la Gran Bretaña, despues de la deduccion hecha de las Demandas de la Corona, y Subditos de España, a fin que la susodicha suma, juntamente con lo que monta lo que se ha reconocido de parte de la Gran Bretaña deberle a la España sobre sus Demandas, pueda emplearse por S.M.B para la satisfacion, descargo, y pagamento de las Demandas, que sus Sujetos hacen a la Corona de España. Bien entendido, que en el entretanto no se podra pretender que este descargo reciproco se extienda, ò tenga algun respecto a las Quentas, y Diferencias que subsisten, ò estàn para arreglarse entre la Corona de España, y la Compañía de Asiento de Negros, ò privados, que pueden subsistir entre cada una de las dos Coronas, ò sus Ministros, con los Subditos de la otra, ò respectivamente entre Subditos, y Subditos de cada Nacion, à la excepcion, no obstante de todas las Pretenssiones de esta classe, mencionadas en el Plan presentado en Sevilla por los Comissarios de la Gran Bretaña y comprehendidos en la Quenta de los daños sufridos por los Subditos de la dicha Corona, formada ultimamente en Londres, y especialmente de las tres partes insertadas dentro de dicho Plan; y no haciendo sino un solo articulo en la dicha Quenta, montan a 119y512 pesos. 3 reales, y 3 quartillos de plata. Y los Subditos de una, y otra parte quedaran en derecho, y tendran libertad para recurrir a las Leyes, ò tomar otras medidas convenientes para hacer terminar los susodichos empeños, del mismo modo que si la presente Convecion no tuviese lugar. Art. IV. El valor del Baxel nombrado el Uvoolball, que fue tomado, y traido al puerto de Campeche el año de 1732. El Loyal Carlos, el Dispatch, el Jorge, y el Principe Williams, que han sido traidos a la Habana el año de 1737; y el San James, traido a Puerto Rico en el mismo año, haviendo sido comprehendidos en la avulacion que ha sido hecha de las Demandas de los Subditos de la Gran Bretaña como otros muchos que havian sido antes tomados, si sucediesse, que en consequencia de las ordenes, que han sido expresadas por la Corte de España para su restitucion, se haya restituido una parte, ò el todo; las sumas assi recibidas seran rebaxadas de las 95y libras esterlinas, que deben pagarse por la Corte de España, según lo arriba estipulado: bien entendido, que el pagamento de las 95y. Libras esterlinas no sera de ningun modo por esta razon retardado, salvo a restituir lo que antes de el estuviese recibido. Art. V. La presente Convencio sera aprobada, y ratificada por SS.MM Cath y Brit y las ratificaciones seran entregadas y permutadas en Londres en el termino de seis semanas, ò mas presto, si ser puede, contandose desde el dia de la Signatura. En fe de lo qual, nosotros los que abaxo firmamos, Ministros Plenipotenciarios de S.M.Cath y S.M Brit en virtud de nuestros plenipoderes, havemos firmado la presente Convencion, y puesto en ella el sello de nuestras Armas. Hecho en el Pardo à 14 de Enero de 1739.

Texto en el que se analiza la situación del cumplimiento de los acuerdos de la Convención del Pardo por parte de España e Inglaterra. Publicado en el Mercurio en julio de 1739. Págs. 101-105.

No proclaman los Ingleses, sino que los Armamentos de Guerra que se ven obligados à hacer, lo causan los Españoles, que debiendo voluntariamente hacer el pagamento de las 95y libras esterlinas en el tiempo de 4 meses, desde el día de la signatura de la Convencion de Pardo, siendo obligados segùn ella, no lo han querido executar faltando a lo estipulado; por lo que les es presiso el usar de represalias, pagandose por su mano por la via de la fuerza. Si los Ingleses han cumplido por su parte, con las obligaciones de la referida Convencion, no tiene duda que la falte de fee, de palabra, y todas las causales que quisiesen añadir, deberan caer sobre los Españoles, y que en caso de Guerra ser justa por la parte de la Gran Bretaña, como injusta por la de España. Los Ingleses en la Convencion ofrecieron estas dos cosas: 1. Que retirarian a los puertos de su Reyno, la Esquadra del Almirante Haddock.2. que despacharian sus ordenes a la America, para que las dissensiones sobre la Carolina, y la Georgia, no pasassen adelaante, sino que se mantuviesen en el estado en que se hallaban antes, hasta la decission del Congreso de Madrid. Otras dos cosas se ofrecieron por parte de España, embiar a la America iguales ordenes, dirigids para el propio assumpto; y pagar por via de reparo, y compensacion 95y libras esterlinas a los Ingleses. La Corte de España cumplio inmediatamente con la primera condicion, embiando sus ordenes a la America, y no falto a la segunda hasta que se cumplieron los 4 meses estipulados en la Convencion. La Corte de Londres, cumplio tambien con presteza lo del retiro del Almirante Haddock, y falto desde luego a lo de embiar sus ordenes a la America, dexando all mismo tiempo en aquellas partes a los ingleses con las manos libres mientras que los Españoles, con las ordenes de su rey, las tenian atadas. Para cumplir con lo primero, embio la Corte de Londres una fragata al Almirante Haddock, con orden de que se retirase; y pareciendole despues que no estaba bien hecho lo mandado, porque ya no tenia animo de cumplir con lo estipulado en la Convencion del Pardo, le remitio contraorden para que no lo executasse; y para mostrar a España, y aun a todo el Mundo, que no queria estar por lo ajustado en la Convencion, repitio segunda orden al Almirante ratificando la primera, y mandadole se viniese a Gibraltar, que fue lo mismo que desnudar la espada, y ponersela a los Españoles sobre a cabeza, y discurriendo que haria mejor su juego con armas dobles, lo reforzo con 14 naos de Guerra, sobre otras tantas con que el se hallaba. Este hecho miraba a dos fines; a que con la amenaza de aquel espantajo, hacer cumplir a la España la paga de las 95y libras, quisiesse o no quisiesse; y en el Congreso de Madrid poner la Ley, y sacar las ventajas no razonables, sino como lo pidiesse la necesidad en que esperaba poner aquella Corte. Todo esto se executaba dentro del termino de los 4 meses, en el que interin que duraba por toda razon de contrato, ni España estaba obligada, ni faltaba a la paga de las 95y libras. Pues ¿a que hombre ordinario se le pide la paga con amenaza de apremio, antes de espirar el termino de la deuda, que no se da por agraviado?. Y si esto es tan natural en un qualquiera, ¿què se debe presumir en un Rey de España, y mucho mas en un Felipe V que tantas muestras ha dado en su feliz Reynado de no sufrir supercheria?. Cierto, que no acabo de comprehender a vista de las experiencias, como el Ministerio de Londres se ha persuadido a que dura todavia en España el siglo passado en que nos daba la ley, y encogiamos los ombros. Yo no le encuentro otra salida, sino el que sobre el assumpto se halla aquel ministerio en casi igual postura que los Sultanes en Consantinopla, respecto de sus Genizaros. La poca justicia con que pretende echarnos la culpa, se manifiesta en la poca, o ninguna respuesta que base a los cargos que se le imputan, en la debil que da a la del

retiro de la Esquadra, diciendo que este se pacto condicional; esto es, que quando España huviese cumplido de su parte. En la Convencion del Pardo no consta el que haya tal clausula; con que el argumento queda tan robusto, como lo estaba antes de la replica. Un quando la huviesse, que se niega, faltaba el motivo, pues hasta entonces, España no havia faltado, y tenia cumplidas sus ofertas: en Madrid hizo abrir las conferencias, embio con puntualidad sus ordenes a la America, y para la paga le faltaba algunos meses para que el termino se cumpliesse, y en su interin se dieron por parte de España algunas providencias en Londres para ello. Con que aun quando la condicion fuese cierta, haviendo la España cumplido por su parte, no le quedaba a la Gran Bretaña pretexto alguno para no retirar la Esquadra. Y ¿que diremos quando la misma Inglaterra hizo notorio a la Europa el que la condicion del retiro de su Esquadra le obligaba de contado, y no necesitaba esperas?. ¿Si la condicion estipulada pedia la espera de que España cumpliese primero, como el Ministerio de Londres embio promptamente una fragata para que se retirasse luego?. ¿Quien no ve, si para un poco la consideracion que esta primera orden la produxo con libertad el Ministerio de Londres, y por esso se aplico con presteza a cumplir por su parte lo que estaba obligado, y que las ordenes en contrario fuesen efecto de haver levantado el grito los Genizaros?. De esto se puede inferir, el que aunque la Nacion Britanica ha sabido con honor dar cumplimiento a sus Tratados, y Convenciones, teniendo el Ministerio con libertad; sucede, o se desconfia por el contrario, quando llega a ponerse en parague de que firme un Sastre contra Carlos. En fin, resuelva enhorabuena Inglaterra sus Represalias, doble sus Esquadras, y falte como quisiesse a lo estipulado...

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Blas de Lezo pide provisiones a Lorenzo de Montalvo y se muestran totalmente desamparado. Pide que sea él quien exija todo lo necesario para subsistir en Cartagena al Virrey o a España. También se hace referencia a las necesidades de la escuadra de Benito Antonio Espinola. Lorenzo de Montalvo a Juan Antonio Vizarron. A.G.S. Leg 396.1-179. Secretaría de Marina. 6 de Noviembre de 1739. La Habana.

Señor, Acavo de recibir dos Cartas del Theniente General D. Blas de Lezo, y Gefe de Esquadra D. Benito Antonio de Spinola de fecha de 12 y 15 de Noviembre pròximo passado en que me dicen: que los Ingleses de Jamayca han suspendido enteramente desde el mes de Junio, contra lo que tenian contratado, la remision de aquel Puerto de Cartagena de Vizcocho, Carnes, para aquellas dos Esquadras, y que con este motivo se hallavan faltos enteramente de estos gèneros, constituidos en la pena de un cuidado de tan superior tamaño, y sin arvitrio para para subvenir à esta necesidad, porque aùn que lo huviesen, se lo embarazaria la falta de caudal, cuia carencia les es igualmente sensible, manifestandome que el que condujo el Paquevote havia gastado ya en los viveres que havian comprado hasta entonces, para la subsistencia de los equipages de aquellos Navios, y en diferentes indispensables obras que han necesitado estos, con motivo de su dilatada demora, previnièndome particularmente el citado Gefe de Esquadra, el citado Benito Spinola, se halla también sin Lana, Jarcia y Brea, Alquitràn y otros gèneros de Carena, para reparo de aquellas Fragatas, cuios fondos estan no poco mal tratados, y perdidos, solicitando al mismo tiempo les haga yo remesa de estos géneros en todas las ocasiones que se propongan, y encargàndome haga presente a V.S todo lo referido, sin pèrdida de instante, por lo mucho que combiene se halle V.S en inteligencia de la estrecha necesidad a que estan reducidos en aquel Puerto.

En consequencia de todo lo referido y en consideración a que el desseo de V.S es y à sido dirixido a que los equipages de los Navíos referidos no se hallasen con las angustias ò aflixsiones que oy padecen, no obstante que el sistema presente halla embarazado el curso de la remesa de los Víveres que aora se solicitan. Me ha parecido formar el estado adjunto, que comprehende a mi carta diferencia, segun las Razas con que contemplo a cada Vaxel, los que seràn necesarios para cada quatro meses, con declaracion de los precios que tiene de Costo a S.M la Arina y Tocino en Veracruz, y el que tienen aquì la Carne y Miniestras, a fin de que comprehendiera V.S su costo total, y las cantidades que de cada especie son necesarias, con distincion de las que se deven comprar en Veracruz y en este Puerto, se sirva V.S mandar se practiquen las previdencias que fuesen mas de su satisfaccion y agrado, en inteligencia de que como participo a V.S en Pliego separado, la Esquadra Inglesa, que se mantenia sobre estas costas, se ha retirado de ellas, y que en Cartagena tampoco existe por aora Navio alguno que dè recelo, añadiendo a V.S que los referidos quatro meses de Víveres deberian considerarse para desde primero de henero del año pròximo en adelante, y que subcesivamente a esta primera remesa, serà combeniente se sirva V.S mandar se continuen los demàs respectivamente, para todo el tiempo que los referidos Navios devan demorar en aquellas costas teniendo V.S a la vista el estado que remiti en fecha de 26 de Septiembre, cuio duplicado acompaña desta de lo que considere preciso para la Fragata S. Juan. y Navio el Invencible, en caso de que este pueda armarse en Guerra, y aquella haya de mantenerse aquì o incorporarse con la Vizarria en este Puerto, para navegar en su conserva al de Cartagena. La lona, Brea, y todos los demàs gèneros de Carena que pide el Gefe de Esquadra D. Antonio Spinola, a excepciòn de la Jarcia, que absolutamente no existe aquì ninguna, no obstante la estrechez de medios con que me hallo se irà aprontando por mì en el interìn que llegen à este Puerto los referidos Víveres, con reflexion a que las embarcaciones que los conduzcan no se detengan por su falta, pero sin embargo, de todo lo expresado, me parece hacer presente a V.S serà

combeniente remita al mismo tiempo alguna porcion de caudal a fin de que pueda subvenir à los gastos de la Carena que necesitan aquellas fragatas, Pagamento del importe del Vino, y otros indispensables dispendios, que causan siempre los Navios Armados, de cuia total cantidad no puedo hacer hueco para el que deviese formar la superior comprehensión de V.S porque me hallo desnudo de las noticias correspondientes a este intento. 6 de Noviembre de 1739. Lorenzo de Montalvo a D. Juan Antonio Vizarron.

Ante la imposibilidad de hacer salir la escuadra que se prepara en Cádiz con azogues, debido a la presencia de Haddok en el cabo de San Vicente, la Junta del Almirantazgo intenta hacer llegar a América una flota con la finalidad de defender las plazas y permitir que los azogues lleguen a Veracruz. A.G.S. Leg.-397.1-89. Secretaría de Marina. Marques de Villarias. 18 de Noviembre de 1739.

En 2 de Febrero de 1738 se sirviò el rey resolver que aquel mismo año saliese la flota para el Reino de Nueva España, y en consequencia se dieron las ordenes para su publicacion y apresto: pero por justas consideraciones que se ofrecieron despues, se previno a D. Francisco de Vañas que procediese con pausa, y en 9 de junio del propio año se le advirtio que S.M havia determinado se suspendiese la salida asta el presente de 1739. En vista de estos antecedentes y de las providencias que ya estavan anticipadas para la expedicion de la flota, designo S.M mandar en 24 de Marzo proximo (1739) pasado que partiese, y que para su apronto, y que fuese su salida quanto antes, se aplicase la eficacia que requerian estos fines. En cumplimiento de esta disposicion se esforzaron por mi parte los medios y diligencias conducentes a facilitarlo, y que se lograse la partida con la maior brevedad, y con efecto se adelanto todo lo que pide esta prolija habilitacion y laborioso despacho de forma que pudiera haberse hecho a la vela en todo el mes de julio de este año, pues lo mas de su carga con 6500 quintales de Azogues tenian por aquel tiempo à su bordo Capitana y Almiranta y navios marchantes, haviendo percivido la Real Hazienda asta oi el importe de un millon 279114 escudos de vellon que le pertenecen. En este estado, conmovidos ya los Ingleses en el tiempo y modo que es notorio se puso entre los Cavos de San Vicente y Santa María el Almirante Hadoc con su esquadra fuerte de navios de Guerra, donde parece que subsiste todavia, por cuio envarazo ha sido preciso que se mantenga la flota azagada en aquella Bahia para precaverse el inconveniente y resultas que podrian seguirse de ponerse en viage. Nada ha variado asta oi esta situacion, y deseoso de encontrar el medio mas proporcionado que salvase las consequencias y perjuicios que podrian experimentarse de perseverar la flota cargada en Cadiz y salir de aquella Bahia para representarle a S.M, me parecio inferir este y otros puntos incidentes con los tenientes Generales de la Junta del Almirantazgo, que por su zelo, obligaciones y experiencias estan tan empeñados en el acierto del Real Servicio y con noticias pràcticas de este asumpto. Propùseles los

atrasos y quebrantos que padeceria el comercio con la detenciaon de la flota, asta mejor oportunidad, el estado en que se halla de ropas y efectos el Reino de Nueva España, la necesidad absoluta de transportar a èl azogues, por que no habiendo en sus almacenes para proveer las casas minerales que el que corresponde asta fin de Diciembre de este año, se exponian aquellas provincias con esta falta, à no poder beneficiar las platas, y consiguientemente a que careciesemos de lor thesoros que producen. De otra parte les manifeste los conocidos y quasi evidentes riesgos à que iba sugeta la flota, siempre tendria su partida, no solo a la salida de Cadiz, por la escuadra que cruza en los Cavos de San Vicente y Santa Maria al de Espartel, sino en otros parages de su necesaria navegacion asta llegar a la Veracruz. Al mismo tiempo les hize tambien presente la importancia y urgencia de que se aumentasen en el modo posible las fuerzas en la America, porque no viendose Ingleses llamados de alguna amenaza o empeño en Europa, han de ser todas sus ideas y asechanzas contra los Dominios del Rey en las Indias, ya impidiendo el curso à las flotas y galeones, o ya intentando apoderarse de alguna plaza o puerto de aquellas dilatadas costas que à lo menos les sirva de prenda y torcedor para pretender conseguir excitantes ventajas en un futuro.. Hizièronse cargo del peso que tenian las razones encontradas por una y otra parte discurriendo sobre cada una con el conocimiento y distincion que requeria su gravedad y reconociendo que de qualquier partido que se tomase era inevitable la contingencia y el peligro, fueron del dictamen por considerarle menos arriesgado, que no salga la flota y que esta se descargue procurando el menor perjuicio que se pueda causar al comercio con esta diligencia y demorar asta que las circunstancias del tiempo permitan su expedicion. Que respecto a ser mui urgente la conducion de Azogues à Nueva España, porque sin ella seria poner a aquel Reino en el ultimo abatimiento y afliccion, vaian de Cadiz los dos navios ya prontos, con motivo del destino que tenian la Capitana y Almiranta con la cantidad que de este metal hai embarcado en ellos, llevando al mismo tiempo la gente que puedan para tripular los dos bageles de guerra de 70 cañones que hai en el astillero de la Havana, y esperan solo pertrechos, y los de transporte que alcance su buque, para reforzar aquella isla con mas armas, polvora y otras municiones respectivas. Que estos navios se encaminen derechamente a la Havana, por la derrota que se les señalare, y que à segundos de no haver escuadra o bageles en las sendas o en otra parte que les estorve la navegacion libre a la Veracruz, pasen à aquel puerto à desacargar el Azogue, de cuio genero importa que se remitan en una o dos embarcaciones pequeñas asta dos mil quintales mas, para que llegando en lo regular el que va en ellas o en los navios se prevenga el accidente que aquellas o à estos puede sobrevenir y que en todo caso haia por algun tiempo la porcion que llevaren separadamente. Y que deviendo hacer la salida estos dos navios en el dia y ora que con maior aceleracion se pueda conseguir del tiempo y de otras zircunstancias, de suerte que se procure confundir y equivocar para con ingleses la noticias que les llegasen y sus efectos con la incertidumbre de la ejecucion, se mande à D. Francisco de Varas que con comunicacion y consulta del Marques de Torreblanca, y no con otro alguno, observando el mayor sigilo, proponga si para lograr este fin como se desea y conviene, sera acertado que se demuestre llevar adelante el concepto de que ha de salir la flota, y al abrigo de este disfraz que los hagan los dos navios, disimulandolo con pretexto que encubra el de su destino y movimiento, ò si al contrario convendra con advertencia y cuidado publicar la dispersion y descarga de la flota, y valiendose de la novedad, discursos y agitacion que esta resolucion ocasionara en el comercio, haciendola comprehender mañosamente a Ingleses practicar con todo el esfuerzo imaginable la total abilitacion de los dos navios y una embarcacion que les acompañe

para vigilar y descubrir los riesgos de su navegacion, pues estando presentes en Cadiz estos ministros elegiran lo que sea mas conforme al intento de cautelar qualquier tropiezo y que sobre este particular y en el inalterable supuesto de que se ha de descargar la flota, diferirse supartida y salir los dos navios, digan todo lo demas que se les ofreciere con prevencion a Varas de que desde luego promueva y ejecute con secreto quanto haia de afcilitar su breve salida, para que no haia dilacion, en inteligencia de que nombrara S.M el oficial que haia de ir mandando los expresados os navios. Los mismo tenientes Generales han sido del parecer que por aora, y con el objeto de oponernos a los designios de Ingleses en la America con alguna proporcion a lo que van manifestando contra ella, se envien fuerzas competentes, al lo que conceden la posibilidad y que se situe en la Havana una escuadra de seis navios de Guerra, que se ha de componer de los dos que estan allì construidos, de los dos que han de salir de Cadiz luego que puedan, y de otros dos que inmediatamente deveran aprestarse en el Ferrol, para encaminarse a aquel puerto, conduciendo la tropa de transporte, marineria, armas, polvora, arina, jarcia, lona y otros pertrechos a fin de que con este repuesto en aquella isla, se socorra desde ella a galeones, Portovelo y a la Costa de Tierra Firme, en la parte que pueda lograrse y se observare que ejecutan mas. Y S.A siendo à los mismos Tenientes Generales podra reglar la forma y operaciones a que se ha de dedicar esta esquadra para contrarestar y divertir los insultos que ingleses ideen, cortar o turbar el comecio de Jamaica a Europa, mantener franco el de la Veracruz, y todo lo demas a que pueda extenderse el vigor de este armamento, y sea composible con las dificultades que suelen atravesarse en los sucesos. No dejaran de encontrarse en la puntualidad y cumplida asistencia, asì de esta esquadra y la de galeones, porlos crecidos gastos que en aquellas regiones causan las fuerzas navales, como por lo sobrecargado que esta aquel herario con el aumento de guarniciones en quasi todas las plazas maritimas, pero se daran las ordenes mas parestantes a los virreies del Perù, Nueva España y Santa Fee, tratandose de la suma importancia de defender aquellos dominios, creo que se les podria mandar que si fuese necesario para concurrir con los caudales y viveres que pide esta importancia, se valgan de los ramos remisibles, y de aquellas que por ordenes y cedulas estuvieran exceptuados, con tal que se empleen en la subsistencia de la esquadra, y en la consecucion y custodia de las plazas y presidios. Yo soy del propio dictamen que los Thenientes Generales, porque es el que mas entiendo que se acomoda a la prudencia y al sistema de las cosas en que nos hallamos, y deseando que se logren llanamente los efectos de estas precauciones, suplico a V.E ponga en noticia de S.M todo lo referido queme impele mi obligacion y zelo a hacerlo presente para que se digne resolver lo que sea de su real agrado. Buen Retiro 18 de Noviembre de 1739. D. Joseph de la Quintana a Marques de Villarias.
Resolucion: el rey que ha visto esta representacion de V.E se conforma en todo con ella y me manda prevenir a V.E que sin perdida de tiempo se proceda a la ejecucion de lo propuesto por lo que puede importar a su servicio. 21 de Noviembre de 1739 Marques de Villarias.

Relación de lo ejecutado en la defensa y rendición de los castillos de Portobelo y de las fragatas y paquebotes de los guardacostas que los

resguardaban. A.G.S. Leg 396.1.1-31. Secretaría de Marina. Francisco Martinez de la Vega Retes. 8 de Diciembre de 1739. Portobelo.

D. Francisco de Abaxoa, Capitan i Comandante de las Fragatas y Paquebotes de S.M. Guardacostas en esta Bahìa de Portobello, hecho cargo de la representacion que por parte del Capitan, D. Francisco Xavier de Retes, Governador de esta Plaza se le hizo del estado de sus fortalezas, falta de Gente y Armas, no obstante tenerlo representado anticipadamente al Capitan General de este Reyno mandò socorrer al castillo de Todo Hierro la mañana del dia 2 de Diciembre de 1739 con 53 soldados de marina, 40 artilleros de su excogido equipage al mando del Theniente de Navio D. Juan Francisco Garganta, enviando un condestable, piezas de fusil y 50 libras de mecha que fue pedido, para poner aquella fortaleza en estado de defensa, y assì mismo se corrio al Castillo de la Gloria primeramente quando sevieron los 8 Navios enemigos con 44 artilleros que componian 80 hombres, y haviendo dado 50 fusiles al Capitan del Presidio Sebastian Melendez, y acercdandose la Esquadra de 6 Navios enemigos de la Nacion Inglesa, dio codera à presentar su costado a la Boca del Puerto, desembarco y puso en tierra en una casa sus enfermos, y Casa de Medicinas, quedandose con el resto de sus equipages, para hacerse sin cesar las hidas y benidas, de Lanchas y Botes, al Castillo de Hierro: entrada la noche, fue otro Señor de Abaxon llamado con repetida prestancia del Governador, Don Francisco Retes, al Castillo de la Gloria, a fin de consultar lo que debia executar, y no obstante haverse resistido, fue persuadido por D. Joseph Campuzano, y sus officiales à passar à otro Castillo, respecto de que las Fragatas no eran capazes estando ya medio desarmadas por los destacamentos de hacer resistencia de consecuencia, y finalmente, a las 8 de la noche mandò llevar el resto de la pòlvora de todas las embarcaciones al Castillo y toda su Gente, y contados los officiales se desembarcò y entrò endho Castillo de la Gloria, en donde se hizo consejo de Guerra, en que se despuso, por el Governador, y Castellano haverse ya desmontado uno de los cañones, no tener mas que 3 armadores, faltando Lanadas y los aparentes espeques, y asimismo tener otro cañon maltratado las ruedas, y que no obstante haverse llevado todos los viveres de las fragatas, y Paquebotes adho Castillo, apenas abria para 3 dias, se resolvio y votaron todos, que siendo natural que por la mañana batan los enemigos este Castillo con el de Todo Hierro, en que parecen trabajan esta noche, y con los Navios, siendo 6 de gruesa Artilleria, se ymposibilitava la defensa, por la gran diferencia de las fuerzas. En cuio caso de mañana avater este Castillo, como se deve creer, y despues de continuar nuestro fuego hasta llegar al termino de moral y posibilidad de la defensa, se pidiese capitulacion a la manera mas onrosa, y de mayor lucimiento de las Armas del rey, segun se acostumbra en las Plazas de Europa, y estando conformes los dictamenes de todos los Officiales de Marina lo formaron a las diez de la noche del dia 2 de Diciembre citado.

Esta noche ceso el fuego de los Navios enemigos y despues el de este castillo, esta misma noche acavaron de desempaxar el Pueblo, todas las familias y vecinos huyendo todos al monte, y a la media noche, desampararon el principal todas las milicias con sus Officiales y hasta el Capitan del Presidio D. Sebastian Melendez huyendo al monte y onominiosamente, y haviendose tenido noticia en este castillo de que estavan robando el Lugar, y rompiendo las puertas al mismo tiempo que se oyeron 3 fusilazos el Alferez de Infanteria D. Juan Domingo Ordosgoyte, fue enviado por el

Comandante, D. Juan de Abaxoa para que con un destacamento de soldados de Marina, se ynformara de lo que sucedia en el Lugar, el qual official buelto al Castillo dio quenta de serle impossible de contener el desorden que havia causado nuestra marineria, y los negros, los quales con sus armas havian disparado a unos marineros Ingleses de la Astrea, y herido a uno, los que traydos a este castillo se pusieron en custodia, y haviendo tanta escasez de tropa por haver desertado los sargentos de marina, no parecia conveniente hacer otro destacamento esta noche, la qual pasada y amanecido el dia 3 se veia que la Gente que estava en el Castillo la mayor parte que havia hechado por la mañana, y aparecia en quadrillas por el monte, y comenzar los navios enemigos a desplazarse para dentro de este Puerto, reflexionando que si comenzaba de nuevo abatirse, no querrian los enemigos conceder capitulacion por lo seguro que les era rendir este Castillo, advirtieron al mismo tiempo en los semblantes de la Gente que manifiestan tristeza de animo, se dispuso poniendo vandera blanca despachar el Bote con el Alferez de Navio D. Francisco de Medina, y un official de la Plaza que lo fue Miguel Remon a presentar al General Ingles el siguiente manifiesto.

El Governador de la Plaza de Portobello D. Francisco Martinez de la Vega, y el Comandante de las Fragatas guardacostas, hacen presente al Señor de la Esquadra Inglesa anclada en la boca de este puerto, que no obstante tienen animo de defenderse hasta el ultimo tranza de perder la vida en la empresa por hallarse con mucha Artilleria, municiones y Gente armada suficiente a oponerse a las armas de los designios Ingleses, hallan por conveniente remitase a Capitulacion, onrosa por obiar los daños que unos y otros padeceran, prometiendo entregar el Castillo de la Gloria con condicion que se les ha de conceder y combenir en los capitulos siguientes:

1.- Que se les conceda salir del Castillo de la Gloria con toda su Gente de Guerra formada, tocando la marcha con las caesas, y sus vanderas desplegadas, llevando todos sus equipages, municiones y armas, y dejando a sus vecinos la libertad de sacar sus muebles, para conducirse donde les conbenga.

2.- Que devan ser escoltados los soldados españoles de Inglesses, para huertarse de insultos, que algunos destacamentos en estas cercanias puedan motivarse.

3.- Que se les permita sacar dos cañones montados sobre sus ajustes, con diez tiros de polvora para cada uno, y la mecha encendida.

4.- Que la guarnicion del citado Castillo de la Gloria si se conceden las presentes capitulaciones abrira las puertas a las Tropas Inglesas que vinieren a tomar posesion a los quatro dias de firmadas en nombre de S.M Britanica, retirandose a la segunda parte de este castillo, en donde se mantendra formada con sus armas, hasta que entrada la Tropa Inglesa en el Castillo, salga la española, que deve llevarse todos sus viveres y las municiones, correspondientes a su resguardo.

5.- Que atendiendo principalmente al devido culto de la religion, no padezcan menos presas las imagenes de Jesucristo, de la Virgen, ni de otros Santos, como asimismo se trate vien a los eclesiasticos y religiosos.

6.- Que por lo perteneciente a Marina, respecto no haverse cometido ostilidad alguna de parte de España, ni las dos Fragatas, y el Paquebote, que se halla en este puerto, deven de ninguna manera abandonarse, se le conceda, al citado Capitan Comandante salir con ellas, sus oficiales y toda su guarnicion y marineria, sin oponerse a que sigan estas embarcaciones de el Rey Catòlico el rumbo que tienen orden de executar hasta restituirse al parage de su destino no emvarazando lleven todas sus armas, municiones y demas cosas pertenecientes a sus equipages. D. Francisco Retes a D. Francisco de Abazoa.

Que la embajada en domino del General Ingles que concedio todo a la Plaza, a excepcion del termino de la evacuacion, y ruega a las Fragatas Guardacostas, como se ve en la siguiente respuesta, que es traduccion de la letra a la inglesa:
1.- Sera permitido a la Guarnicion marchar como piden con la condicion que las tropas de la Gran Bretaña tomen posesion del Castillo de la Gloria antes de las quatro de la tarde, y la Guarnicion española saldra mañana a las diez de la mañana, permitiendose a los abitantes y vecinos, se queden a vayan vajo de palabra de asegurarselos, sus vienes.
2.- Los soldados españoles pueden llevar una Guardia si la quisieran.
3.- Se concede como se pide.
4.- Las puertas del Castillo de la Gloria absolutamente han de quedar en posesion de las tropas del Rey mi amo a las quatro de la tarde, y la guarnicion española quedara con toda seguridad tocante a sus personas, quienes hasta el tiempo señalado, para que marchen, y lleven las provisiones y municiones necesarias para su resguardo.
5.- Los Navios con todo su aparejo, y armas, se han de entregar absolutamente al servicio del Rey de la Gran Bretaña, pero todos los Officiales, soldados, y equipages, tendran tres dias para retirarse con todos sus efectos personales, admitiendo solo à bordo de cada Navio, y embarcacion un oficial Ingles para que tome posesion por el Rey mi amo y ver que este articulo sea rectamente cumplido.
6.- Los capitulos sobredichos siendo cumplidos y posesionado del Castillo de San Gerònimo, en la misma manera que queda estipulado para el Castillo de la Gloria, entonzes las Iglessias, religiosos, Curas y sus avitantes, seràn protejidos y preservados en todas sus ynmunidades, y levertados, y todos los prisioneros que hasta aora se han tomado, seran puestos en libertad antes que dejemos este Puerto: Dado avordo del Navio de S.M Buxford y Noviembre 22 de 1739. E. Vernon y Carlos Brown.
Cuya respuesta que trajeron los Officiales que fueron avordo dio motivo a que la Plaza combenida en todo, pues lograva la Capitulacion que havia pedido, se puso desde luego en Estado de entregarla: mas venido el Comandante de las Fragatas negadas estas resolviò escribir en particular al General Ingles lo siguiente: Exc. Sr. Alm. D. E. Vernon al Capitan D. Francisco Abazoa Comandante de las embarcaciones del Rey Catolico guardacostas, sitas en esta Bahìa de Portobello propone a V.E con todo respeto, que en consecuencia de negarle sus embarcaciones en el Art. 5º de la Capitulacion, concedida este dia, pidiendo V.E hasta las Armas de la Gente de mi Guarnicion, le suplico a V.E que pues concede todos los articulos a la Plaza, se sirva darle almenos el Paquebote y tres de las Valandras marchantes que hay en este Puerto, para que con alguna comodida se conduzcan mis Officiales y Gente à Cartagena, hasta donde desearia V.E mandarles convoyar por un Navio de Guerra de su Esquadra, para hir libres de los de la Nacion Inglesa, len encuentren en la mar permitiendome asimismo llevar los pocos fusiles, pistolas y sables, que despues de un desordenado y ynevitable extravio me han quedado. Espero de lo venigno y afecto de V.E a la Nacion Española conceda a mi onor esto que ultimamente pido, remitiendome a lo demas a lo que fuere del agrado y servicio de V.E...Respondo el Almirante Ingles lo siguiente: Señor D. Francisco Abazoa, Comandante de los guardacostas, Recivi la carta...y como un conocente la Capitulacion, y por favor tener embarcaciones para comvoyarsse a Cartagena para manifestar mi mayor disposicion a servir a la nacion Española, tendrè cuidado de proveerle de valandras suficientes para trasportar a V.e y su equipage, y como um llevara un Navio del Rey para su Comboy no necesitara um de Armas para su proteccion, y estoy persuadido que hazendo un reflession, conocera no me ha faltado disposicion adarle terminos

onrables, pues todas las cosas y su equipage son libres, soy su umilde servidor E. Vernon.
La tarde de este dia 3 en efecto se tomo posesion por las tropas Inglesas de los Castillos de la Gloria y San Gerònimo, y enviaron a las tres embarcaciones nuestras.
El dia 4 fueron a cumplimentar al General Ingles, el Capitan Comandante D. Francisco Abazoa, Joseph Campuzano y D. Juan Galovay y a su buelta se restituyò el Theniente de Navio D. Juan Francisco Garganta, con todos los Officiales del Castillo de Hierro, que se havian hecho prisioneros, y 12 soldados de Marina y los del Castillo: lidiare un pasaporte el General Ingles el segido de un pasaporte para que fuese à Chagres una Lancha nuestra con 16 hombres y el theniente D. Bernardo Amate, para que pudiese venir la Valandra de Pedro Mar, que viniendo de Cartagenacon aberes para nosotros, se supone segun su navegacion estaria en Chagres, y lo concedio como seguro.
El dia 5 pidieron los Ingleses nos juntaramos todos en la Astrea para empezar à aparezar la Fragata el Triumpho, y el Paquebote, lo que se ejecuto trayendo tambien los viveres.
Este dia se nos concedio señalasemos dos valandras en que restituyemos donde quisieramos lo que se ejecuto,
El dia 6 se encargó a D. Joseph Campuzano y a D. Francisco Garganta el apresto de las dos Valandras que se consideravan menos malas, ordenando D. Francisco de Medina, quedase avordo de la Astrea para hir remitiendo equipages y viveres que han reducido a solos 35 sacos de pan, 10 Barriles de Carne, y como otros 6 Barriles de Carne y tocino en pedezos, sueltos, 26 Botifuelas de Aceite, y con saco y medio de Arroz---y toda la Gente.
Y para que conste donde combenga lo firmé en Portobello en 8 de Diciembre de 1739: Francisco Martinez de la Vega Retes

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Noticias de los buques ingleses avistados en el Caribe y órdenes de la Junta del Almirantazgo que hacen referencia al envío de una flota procedente de El Ferrol a América, ademas de otros movimientos de ataque que se deberían ejecutar contra los ingleses. A.G.S. Leg 396.1.1-190. Secretaría de Marina. El Marqués de Mari a Rodrigo de Torres. 12 de diciembre de 1739.

Teniendo presentes las resoluciones de S.M comunicadas por el Señor D. Joseph de la Quintana, Secretario del Despacho de Marina y Indias, en papeles de 23 y 26 de noviembre pasado, 4 y 6 del corriente, sobre la descarga de la flota, formación de una esqudra de 6 vageles en la Havana para oposición de la que de ingleses pudiese cruzar en aquellas Costas, y transporte a Veracruz de cantidades de azogue, y lo expuesto por el Almirantazgo en estos grave asumptos en papeles del 25 citado Noviembre, y 6 del presente mes: somos del dictamen en vista de la posterior resolución del Rey participada por el referido D. Joseph de la Quintana, en papel de 9 de este mes, y de las relaciones que le acompañan en que se expresa que en la Isla de la Havana se havían avistado 6 Navíos de los 8 que se hallavan en Jamaica el día 30 de Junio próximo, además de otros 6 de que constaría la Esquadra del Almirante Vernon con que pasó à América.

Que en primer lugar y sin detención, se mande descargar la flota. Que el Azogue que esta embarcado con los Navios Nueva España y San Antonio, se trasborde à tartanas, para que lo conduzcan a Veracruz en derechura, siguiendo el derrotero que se dara à sus patronos por el Almirantazgo, pero con la advertencia de que encada una solo deveran remitirse mil quintales de este metal, y de que haian de salir una despues de otra en distintos dias, a fin de que iendo separadas, logren, si alguna ò algunas son apresadas, llegar las demas a Veracruz.

Que en la execución del trasborde se observe el disimulo y sigilo posible, guardandose talon en los fletes de las tartanas que fueren necesarias, que el fletamento de la una, sea despues que haia salido la otra, por cuio medio se precavera que aunque se aprese alguna, pueda su Patron manifestar a Ingleses la salida de las demas con el mismo destino.

Que en el supuesto de que la Esquadra que se halla en el Ferrol no la necesite el Rey para otros fines, y operaciones en Europa, pues aunque consta de 9 Vageles, haviendo de destacarse seis, y llevar lo correspondiente a otros dos, no quedara marineria alguna en los tres restantes, no hai la bastante probabilidad de poder tripularlo, porque jamas el Rey mio ha tenido tanto marinero como aora empleado en su Armada, y en el del evidente riesgo a que estan expuestos los Vageles, que partan de Cadiz, subsistiendo como subsisten Esquadras Inglesas à su vista, y sobre los canos, y el que se deja compreender de su arrivo a la America con fuerzas tan inferiores como las de dos Navios.

Somos de dictamen de que se destaquen del Ferrol seis de aquellos 9 vageles, a fin de que unidos sea mas probable su seguridad, y puedan resistir o forzar la Esquadra que esta delante de la Havana.

Que el primer destino de estos 6 Vageles ha de ser in derechura a vistar Puerto Rico, para que en el caso de allarse alli los dos Galicia y San Carlos se les incorporen.

Que unidos y segun las noticias ciertas que tuvieren de las fuerzas con que se hallasen Ingleses delante de Cartagena, siendo iguales,o conpoca ventaja, deba el Comandante ir en derechura a atacarlos y incorporarse con D. Blas de Lezo.

Que a fin de que Blas de Lezo sepa de estas disposiciones, y pueda estar pronto, y a la voca del Puerto, para que quando llegen los expresados 8 Vageles se les incorpore con los suios para ayudar al combate, se le despache desde luego avisos, y otros alpropio tiempo al Comandante de los Galicia y San Carlos, previniendole tambien de esta idea, para que tambien este pronto.

Que siendo importantisimo lleguen estos avisos, deveran duplicarse, dandose por el Almirantazgo a sus Capitanes las instrucciones y derrotero para su mejor acierto.

Que en el caso de que las noticias que dieren al Comandante de los 6 vageles que han de partir del Ferrol (unidos o no los dos que se suponen en Puerto Rico), fueren de que Ingleses delante de Cartagena son iguales o inferiores, devera seguir la idea de pasar à incorporarse con D. Blas de Lezo, atacandolos si fuese preciso para su incorporación. Pero si las adquiriese de que son superiores, y no tubiere por conveniente ir à atacarlos, continuaran su viaje al Puerto de la Havana.
Que si en este camino encontrase el referido Comandante la Esquadra de Ingleses que estava frente de aquel Puerto, la ataque con resolución y entre en el, donde estara siempre pronto para acudir con sus fuerzas a lo que entendiese mas combeniente al servicio del Rey, deliberando por sì, o según las òrdenes que le comunicase D. Blas de Lezo, como mas distintamente se prevendrá en la instrucción y derrotero que se darà.
Y que siendo uno de los principales fines el de que en los seis Vageles se trasporte la tropa que cupiere a sus bordos, la cual sera como 1000 a 1200 hombres, armas, municiones, víveres, pertrechos, asi para defensa de aquellas Plazas, como para armamento de los dos Navios de 20 Cañones de la Havana, y repuesto de las demas que hai en America, deva aprontarse todo con la maior brevedad posible, en inteligencia que de mediar dilaciones en facilitar causa para los generos que han de remitirse, comprandose en varias partes, porque los principales de ellos no los hai en los arsenales como hemos representado en reiteradas ocasiones, sera imposible la practica de una idea como la propuesta que retardada es inutilisima. Madrid 12 de Diciembre de 1739. Marqués de Mari a D. Rodrigo de Torres.

Órdenes para transportar azogue a América en tartanas y armar una flota de seis buques en El Ferrol. Marques de Mari, Francisco Cornejo, Rodrigo de Torres. A.G.S. Leg.- 397.1-101. Secretaría de Marina. 12 diciembre 1739. Madrid.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Teniendo presentes las resoluciones de S.M comunicadas por el Señor D. Joseph de la Quintana Secretario del Despacho de Marina y Indias en papeles de 23 y 26 de Noviembre proximo 4 y 6 del corriente, sobre la descarga de una flota, formacion de una esquadra de seis vaxeles en la Havana para oposicion de la que de Ingleses pudiese cruzar en aquellas costas, y transporte a Veracruz de cantidad de Azogue, y lo expuesto por el Almirantazgo en estos graves asumptos en papeles del 25 del citado noviembre y 6 del presente mes: somos de dictamen en vista de la posterior resoluciond el Rey participada por el referido D. Joseph de la Quintana en papel de 9 de este mes, y de las relaciones que le acompañan en que se expresa que en la isla de la Havana se havian avistado 6 navios de los 8 que se hallavan en Jamaica el dia 30 de junio pròximo, ademas de otros seis de que constaba la Esquadra del Almirante Vernon con que paso a America. Que en primer lugar y sin detencion se mande descargar la flota. Que el azogue que està embarcado en los navios Nueva España y San Antonio se transborde a tartanas para que lo conduzcan à Veracruz en derechura, siguiendo el derrotero que se dara a sus patrones por el Almirantazgo, pero con la

advertencia de que en cada una solo deberan remitirse mil quintales de este metal y de que hayan de sali una despues de la otra en distintos dias, a fin de que yendo separadas logran, si alguna fuere apresada, llegar las demas a Veracruz.
Que en la execucion de trenborde se observe el disimulo y sigilo posible guardandose tal azogue en los fletes de las tartanas que fueren necesarias, que el fletamento de la una fuera despues que haya salido la otra, por cuio medio se precavera que aun que se aprese alguna, pueda su patron manifestar a ingleses la salida de las demas con el mismo destino. Que en el supuesto de que la esquadra que se halla en el Ferrol no la necesite el rey para otros fines y operaciones en Europa, pues aunque consta de nueve vaxeles aviendo de destacarse seis y llevar la correspondiente a otros dos, no quedara marinero alguno en los tres restantes, no ay la bastante probabilidad de poder tripularlos porque jamas el rey N.S, ha tenido tanto marinero como aora empleado en su Armada, y en el de el evidente riesgo a que estan expuestos los vaxeles que partan de Caiz subsistiendo como subsisten esquadras inglesas a su vista y sobre los cabos, y el que se dexa comprehender à su arrivo à las Americas con fuerzas tan inferiores como los de dos navios: somos de dictamen de que se destaquen del Ferrol seis de aquellos nuebe vaxeles a fin de que unidos sea mas probable su seguridad, y puedan resistir ò forzar la esquadra que esta delante de la Havana. Que el primer destino de estos seis vaxeles ha de ser ir en derechura a avistar Puerto Rico para que en el caso de hallarse alli las dos Galicia y San Carlos se les incorporen. Que unidos y segun las noticias ciertas que tuvieren de las fuerzas con que se hallasen ingleses delante de Cartagena, siendo iguales o si con poca ventaja deba el comandante ir en derechura a atacarlos y incorporarse con D. Blasde Lezo. Que à fin de que D. Blas de Lezo sepa estas disposiciones y pueda estar prompto y a la boca del puerto, para que cuando lleguen los expresados ocho vaxeles se les incorpore con los suyos para ayudar al combate se le despache desde luego avisos y otros al propio tiempo al comandante de los Galicia y San Carlos previniendole tambien de esta idea para que tambien este prompto. Que siendo importantisimo lleguen estos avisos, deberan duplicarse por el Almirantazgo a sus capitanes la instruccion y derroteo para su mejor acierto. Que en el caso de que las noticias que dieren al comandante de los seis vaxeles que han de partir del Ferrol (unidos o no a los dos que se suponen en Puerto Rico), fueren de que ingleses delante de Cartagena son iguales o inferiores, debera seguir la idea de pasar a incorporarse con D. Blas de Lezo atacandolos si fuese preciso. Pero si las adquiere de que son superiores y no tuviere por conbeniente ir a atacarlos continuara su viaje al puerto de la Havana.. Que si en este camino encontrase el referido Comandante la Esquadra de Ingleses que estaba frente a aquel puerto, la ataque con resolucion y entre en èl, donde estara siempre prompto para acuidr con sus fuerzas a lo que juzgase mas conveniente al servicio del rey, deliberando por si, o segun las ordenes que le comunicare D. Blas de Lezo como mas distintamente se prevendrà en la instruccion y derrotero que se dara. Y que siendo uno de los principales fines el de que en los seis vaxeles se trasnporte la tropa que cupiere a sus bordos, la qual sera como mill a mill y doscientos hombres, armas, municiones, viveres, pertrechos, assi para defensa de aquellas plazas, como para armamento de los dos navios de 70 cañones de la havana, y repuesto de los demas que hai en America, deba aprontarlos todos con la mayor brevedad possible en inteligencia que de mediar dilaciones en facilitar caudales que han de remitirse comprandose en varias partes porque los principales de ellos no los ay en los arsenales, como hemos representado en reyteradas ocassiones, ser impsible la practica de una idea como la propuesta, que retardada es inutilisima. Madrid 12 diciembre 1739. Marques de Mari, D. Francisco Cornejo, D. Rodrigo de Torres.

Texto en el que se refleja la diversidad de opiniones en la Junta del Almirantazgo respecto al envío de buques a América. A.G.S. Leg.- 397.1-110. Secretaria de Marina. Buen Retiro 26 Diciembre de 1739.

Señor: en las conferencias que en consecuencia de la resolucion de V.M que me comunico en aviso de 18 del corriente el Marques de Villarias, he tenido en la Secretaria del Despacho con el Duque de Montemar y los Thenientes Generales de la Junta de Marina, sobre las expediciones de tropas que combenia executar, manuifesto el Duque de Montemar hallarse por V.M aprobadas las expediciones que habia propuesto: una para Cartagena en el Mediterráneo, y la otra para el Ferrol y que en su estado, comprehendiendo se intentava despachar desde el Ferrol una escuadra de vageles para el resguardo de las costas de la America y animando la providencia como impeditiva de lo resuelto en razon de las dos expediciones pregunto el numero de vageles de que se componia el Departamento: los que se destinaban a la America y los que podrian quedar en èl y su estado a que satisfaccion los thenientes generales. Y expusieron lo mismo que tienen dicho a V.M y en que esta conforme el Infante Almirante General en la proposicion que pasa en las Reales manos de V.M. Enterado el Duque de esta providencia, fines con que se propuso y que de llevarse à efecto se imposibilitava la no menos importante expedicion del Ferrol por no quedar en el mas de tres navios, y estos sin el equipage necesario por haverse de llevar de alli el preciso para equipar los dos vageles que se hallan construidos en la Havana, reflesiono sobre la importancia de las expediciones del Ferrol y Cartagena para inclinar con ellas à que los Ingleses reserben en su Reino las tropas y dejen de poner la mira en Indias, u otras partes que puedan dar mas cuidado. Tambien sobre las favorables consecuencias que ofrecia la conservacion en España de nuestras fuerzas navales, pues a su vista, podian haverse muy ciertas algunas alianzas segun el actual estado de la Europa. Igualmente sobre que los ciento y veinte y cinco mill hombres de tropa que que estimaba por subsistentes quedarian inutilizados si faltasen vageles en que facilitar su transporte, y paso la consideracion a los efectos de la Esquadra propuesta para Indias, a las contingencias de conseguir el fin de su destino, por poder encontrarse en aquellos mares con mas fuerzas de ingleses que lo que aca pudo conocerse segun la disposicion que tienen de aumentarlas. Dificultades por nuestra parte de resguardar tanto puerto en tan dilatadas costas y con especialidad el de Portovelo por su situacion y devilidad de fuerzas, y las que tendrian asimismo los Ingleses en conservar lo que puedan ocupar con las armas por lo perjudicial que es su clima à todos los de su nacion como contrario al de su natural suelo. La mayor facilidad que habria de nuestra parte a recuperar lo perdido siempre que el cuerpo de la Peninsula se mantenga con las ventajas que pueden prometerse al abrigo de la fuerza naval con la tropa de tierra que tiene, y las alianzas que uno y otro puede facilitar, y finalmente espero quan combeniente seria a su intento aumentar los vageles del Ferrol y Cartagena con los de Cadiz, asi por ser los parages en donde se deberian preparar las expediciones, como por armarse sin uso en esto, por lo que ha

manifestado al tiempo: fundamentos todos que le persuadian a que se deberia omitir el despacho a Indias de los seis navios que se hallan propuestos del Departamento del Ferrol, y que este era su dictamen como el que promptamente se despacharan avisos para que en el caso de hallarse, como se presume por las noticias que han dado D. Blas de Lezo y el Virrey del Peru, en Panama, el tesoro que se esperaba para la celebracion de la feria de galeones y que llevasen ordenes para que lo retirasen a Lima, o a la parte que se estimase por segura de invasion que puedan intentar ingleses por Portovelo, o Cavo de Hornos. Los thenientes Geenrales, antes de exponer su dictamen reflexinaron sobre la dificultad de aumentar de vageles el Departamento de Cartagena, acà, por el peligro que ofrece su transito, como por no admitir aquel puerto sobre los quatro que hay en el mar que otros quatro, y estos no todos de Linea. Y aunque tambien estimaron por arriesgado el paso desde Cadiz al Ferrol, no tanto como el de Cadiz a cartagena, y en quanto lo manifestado por el Duque en razon de lo resuelto por V.M sobre expediciones de Europa, fueron de dictamen unanime, que haviendose de hacer esto no podia destacarse navio alguno de los que anteriormente se propusieron para la America, y que en este caso consideraban por preciso se despachasen por varias partes avisos para que se retirase el Thesoro de Panamà, como y por las razones expuestas por el Duque de Montemar. Sobre estos principios, todas las vezes que se han de executar las expediciones se da por no posible el embio de vageles à la America, aunque como no savedor del cuerpo de que deven estar aquellas, ni sus fines, no puedo entrar a pesar qual de estas dos importancias sea la mayor, ni en si puede ser las plazas mas expuestas de la costa de Tierra Firme, especialmente Portovelo, proponiendo el paresto de dos navios de guerra para que llevasen luego tropa, armas y municiones, y a D. Sevastian de Eslava como se executo. En 18 de noviembre con precedente conferencia de los expresados Thenientes generales que saliesen quatro vageles, dos de Cadiz con azogue y otros dos del Ferrol al intento, y con los tranportes que expuse a V.M y con que se conformo, sobre que haviendo llegado ultimamente noticias de que ingleses estavan sobre la Havana con seis navios de Guerra, moviò esta novedad à hazer presente a V.M en 12 del corriente con dictamen del Infante Almirante General (con quienes tuve varias conferencias), que combendria embiar en lugar de los quatro vageles mencionados, seis del Ferrol a estos fines, y en la forma explicada y en la proporcion que aùn se halla pendiente para la Real determinacion de V.M. El 2 de Diciembre represente y se digno V.M aprobar el que saliese del Ferrol un vagel para Buenos Aires con el nuebo Gobernador, y que con el fin de que si a su llegada a aquellos parages no encontrava las dos fragatas de V.M, que en la misma proposicion se comprehendia, hubiesen de pasar a la mar del Sur para reforzar aquellas costashiziese el esta funcion en los terminos que se expusieron. Todos los medios propuestos y otros han tenido por objeto el poner en las Indias fuerzas navales y embiar refuerzos que embarazasen la indubitable idea de los ingleses de insultar aquellas costas, y tomar puertos que tan experimentadas ventajas les producen y señaladamente de Portovelo, que como principal objeto de esta nacion seria el de atacar y rendir esta plaza por por cuio medio valerse con seguridad para sus clandestinos comercio de la ensenada del rio del Darien, Bahia de Nombre de Dios, Bastimentos y la de Puerto de Naos, no olvidando el que por esto, en el año 1709 pudieron internar cierots corsarios hasta el rio de Chagres con el intento de cortar la Guarnicion del castillo que esta a su boca, persuadidos aora de que haciendo mayor esfuerzo pudiesen rendirlo, dominar los surgideros y caletas de costa Rica, y darse la mano con los indios Mosquitos lebantados (à quienes ellos aun en la paz han ayudado con gente y armas), y estableciere se en la Laguna de Nicaragua a que los puede estimular la facilidad de

ser socorridos en poco tiempo desde la Jamaica, y la siempre apreciada mediacion de la mar del Sur para disfrutar mas a su salbo las producciones del Perù, sin que pueda servir de objecion a todo lo expresado el contrario clima que dize el Duque de Montemar, pues se ve superada la calidad en las plantaciones que tiene la nacion y la Olandesa en aquellas regiones y en las del Oriente al esfuerzo del interes que es el que los muebe y siendoles para el tan ventajosas la Bahia de Portovelo, seria dificil una vez producida el volverla à restaurar por el cuidado quepondrian en fortificarla y en defenderla. Y quando la Francia y la Olanda, al tratarse de la paz con que pueda etrminar la Guerra se mostrasen opuestos a la retencion por Inglaterra de los terrenos, estoy persuadido en que solo se interesaran en la restitucion con la expresa condescendencia de V.M a la Libre Nabegacion que tanto desean, pudiendo sin temeridad presumirse hayan entre su parlamentado este punto, para lograr por este medio lo que no han podido por Tratados, acuio recelo ayuda lo que ministran varias pretensiones que tienen pendientes estas dos Naciones y que el auxilio Naval que pueda esperarse de la que con V.M se aliarse, no deva animarse (como en otro tiempo) por seguro para resguardo de aquellas costas, razon por que contemple por necesaria a la seguridad de aquellos dominios, la esquadra propuesta desde el Ferrol con las circunstancias combenidas en ella. Los accidentes y riesgos que contempla el Duque de Montemar, pueden sobrevenir a nuestras fuerzas maritimas, y frusten el logro de defender las importancias de tanta magnitud, siendo estas constantes y aquellos no evidentes, no deben estimarse por incombenientes de la providencia que esta propuesta, pues no solo en el caso extremo de tanta ruina como amenaza en America, pero en el de qualesquiera guerra no deben tenerse por obstaculo las tales contingencias y riesgos, que pueden acaecer sobre los hechos, para dejar de buscar con ellos por medios probables los mas ventajosos fines, o los menos dañosos, mayormente quando nada puede ser peor a mi ver que el no atender a las Indias. En este supuesto, constando ya a V.M la nezesidad y utilidad de embiar a la America los vaxeles propuestos, y tambien la importancia y consistencia de las expediciones de España, podra la alta comrehension de V.M que esta instruido de ambos asumptos, determinar si podran o no ser bastantes a ambos empeños el numero actual de vageles que se hallan en los puertos de estos dominios y en los de las Indias, y tomar el expediente que mas sea combeniente, sin que a mi escrupulosos zelo en Servicio de V.M le quede que hacer en su deseo al acierto. Por lo que mira a que se despachen Avisos con ordenes para que en el caso de hallarse el thesoro del Peru en Panama, se retire a Lima, o a la parte que sea mas segura de imbasion que puedan intentar ingleses por Portovelo o Cavo de Hornos, devo decir que en carta de 15 de julio paraticipa D. Blas de Lezo que le havia parecido combeniente prevenir al presidente de Panama los recelos que se tenian de nuebas inquietudes con ingleses para que precabiendose con la noticia se mantuviere el comercio de Lima en aquella ciudad, donde segun las cartas particulares llegaria con treze o catorze millones sin que el coemrcio padeciese la novedad porque intenatria volverse con estos caudales al Perù. Segun estos antecedentes hemos de suponer que hara D. Dionisio Martinez de la Vega enla mejor forma que le haya sido posible, para la defensa, no solo de Panamà, sino de Portovelo, poniendo en el boqueron algunos refuerzos segun la disposicion de su terreno y otras partes de tierra, como asimismo asegurar el Castillo de Chagre, augmentando en el gente y municiones de modo que los enemigos encuentren oposicion bastante a detenerse, lo qual no sera muy dificultoso, deviendo entrar por el rio de embarcaciones pequeñas, y paso extrrecho, y por tierra ser mui fragoso el camino, y con desfiladeros tan forzosos que antes de superarlos havia de llegar al Presidente de Panama el aviso de lo que intentaban, y dar tiempo para que

conociendo inevitable la desgracia de que ocupasen aquella ciudad, se embarcase antes desde ella el thesoro en los navios que le havian traido de Lima, para pasar con el por el mar del Sur à donde combiniese, sin peligro mayormente, ignorandose que hayan ido a el vageles de guerra ingleses hasta aora. Pero aunque estas circunstancias me hacen considerar remoto el riesgo de que se apoderen del caudal no hallo incombeniente en que se despache el aviso o avisos que se estimen precisos, de cinco que ay prevenidos, repitiendo orden al Presidente de Panama para que todo su quidado sea preservar aquella plaza de los insultos que pueden suceder, y que en caso de que se esfuerzen tanto los ingleses las operaciones contra ella, que llegue con fundamento a temerse asentado el thesoro que se supone haver vajado del Peru y hallarse alli, disponga que se embarque en los navios que le han conducido y que se restituya a Lima si no tubiere otro modo de ponerlo en total seguridad, dejando a su prudencia y arbitrio quehecho cargo de la importancia y consequencias de practicar uno u otro, tome la resolucion que tome mas acertada, pesando el riesgo de que le tomen ingleses,con el daño que puede seguirse de que buelba a Lima, pues tambien en este ultimo caso no podra haver galeones en muchos años y es quasi cierta la ruina del comercio de España que esta oy en Cartagena. Buen Retiro 26 Diziembre de 1739.

Documento en el que se dan las disposiciones de la Junta del Almirantazgo, donde prevalece la opinión del Duque de Montemar. Se pueden apreciar algunas consideraciones favorables al envío de buques a América del Conde de Montijo. A.G.S. Leg.- 396.1.1-193. Secretaría de Marina. Buen Retiro 26 de Diciembre de 1739.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Señor: en las conferencias que en consequencia de la resolucion de V.M que me comunicò en aviso de 18 del corriente, el Marques de Villarias, he tenido en esta Secretaria de Despacho con el Duque de Montemar, y los Thenientes Generales de la Junta de Marina, sobre las expediciones de Tropas que convenia executar, manifesto el Duque de Montemar hallarse por V.M aprovadas las expediciones que havia propuesto: una para Cartagena en el Mediterraneo, y la otra para el Ferrol, y que en este estado, comprendiendo se intentava despachar desde el Ferrol una Esquadra de Vageles para el resguardo de las Costas de la America, y estimando esta providencia como impeditiva de resuelto en razon delas dos expediciones, pregunto el numero de Vageles de que disponia este Departamento: los que se destinavan a la America, y los que podrian quedar en èl, y su estado, a que satisfacieron los Thenientes Generales, y expusieron lo lo mismo que tienen dicho a V.M y que esta conforme el Infante Almirante General en la proposicion que pasa en las reales manos de V.M. Enterado el Duque de esta providencia, fines con que se propuso, y que de llevarse a efecto se impsibilitava la no menor importante expedición al Ferrol, por no quedar en el mas de tres Navios, y estos sin el equipage necesario para haverse de llevar de alli el preciso para equipar los dos Vageles que se hallan constituidos en la Havana,

reflexiono sobre la importancia de las expediciones del Ferrol y Cartagena, para inclinarse con ellas a que los Ingleses reserven en su Reino las Tropas, y dejen de poner la vista en Indias, u otras partes que puedan dar mas cuidado. Tambien sobre las favorables consequencias que ofrecia la consecucion en España de nuestras fuerzas Navales, pues à su vista podrian hacerse mas ciertas algunas alianzas segun el actual estado de la Europa. Igualmente sobre que los ciento y veinti cinco mil hombre de tropa que estimaria por subsistentes quedarian inutilizados si faltasen Vageles en que facilitar sus trasportes, y paso la consideración a los efectos de la Esquadra propuesta para Indias à las contingencias de conseguir el fin de su destino, por poder encontrarse en aquellos mares con más fuerzas de Ingleses que la que aca pudo considerarse segun la disposicion que tienen de aumentarlas. Dificultades por nuestra parte de resguardar tanto Puerto en tan dilatadas costas, y con especialidad el de Portovello por su situacion, y devilidad de fuerzas, y las que tendran asimismo los Ingleses en conservar lo que puedan ocupar con las armas por lo perjudicial que es su clima a todos los de su nacion, como contrario al de su nativo suelo. La maior facilidad que havria de nuestra parte a recuperar lo perdido, siempre que el cuerpo de esta Peninsula se mantenga con las ventajas que puede prometerse al abrigo de la fuerza Naval con la Tropa de tierra que tiene, y las alianzas que uno y otro puede facilitar. Y finalmente expuso quan conbeniente seria à este intento aumentar los Vageles del Ferrol y Cartagena con los de Cadiz, asi por ser los parages en donde se deveranm preparar las expediciones, como por estimarse sin uso en este, por lo que ha manifestado el tiempo. Fundamentos todos que le persuadian à que se deveria omitir el despacho a Indias de los seis Navios que se hallan propuestos en el Departamento del Ferrol, y que este era su Dictamen, como el que promptamente se despachasen avisos para en el caso de hallarse (como se presume por las noticias que han dado Blas de Lezo y el Virrey del Peru) en Panamà el Thesoro que se esperava para la celebración de la Feria de Galeones, y que llevasen òrdenes para que los retirasen a Lima, o à la parte que se estiemra por segura de invasion que puedan intentar los Ingleses, por Portovello o Cavo de Hornos. Los Thenientes Generales, antes de exponer su dictamen reflexionaron sobre la dificultad de aumentar de Vageles el departamento de Cartagena, asi por el peligro que ofrece su transito, como por no admitir aquel Puero sobre los quatro que hai en el, mas que otros quatro, y estos no todos de Linea. Y aunque tambien estimaron por arriesgado el paso desde Cadiz al ferrol, no tanto como el de Cadiz a Cartagena, y en quanto a lo manifestado por el Duque en razon de lo resuelto por V.M sobre expediciones de Europa, fueron de dictamen unanime, que havienndose de hacer estas no podia destacarse Navio alguno de los que anteriormente se propusieron para la America, y que en este caso consideraron por preciso por varias partes avisos para que se retirase el tesoro de Panamà, como y por las razones expuestas por el Duque de Montemar. Sobre estos principios, todas las veces que si se mande executar las expediciones se da por no posible el embio de Vageles à la America, aunque como no savedor del cuerpo que deven constar aquellas, ni sus fines, no puedo entrar a pesar qual de estas dos importantes sea la mas, ni en si pueden ser o no, accesible una y otra accion, lo qual seria lo mas combeniente. Se contempla mi obligacion no obstante en la precision de recordar à V.M quanto en satisfaccion de su real confianza, y estimulado de mi zelo tengo representado en lo respectivo al resguardo y defensa de los dominios de la America sobre que tambien ultimamente el Consejo de indias hizo consulta a V.M para que entre otras cosas, se enviase a aquellos parages luego una gruesa Esquadra.

En 11 de Julio de este año hizo presente a V.M las causas que obligaron a empezar a prevenir de socorros las Plazas mas expuestas de la Costa de Tierra Firme,

especialmente Portovelo, proponiendo el apresto de dos Navios de Guerra para que llevasen luego tropa, Armas y municiones, y D. Sevastian de Eslava, como se executò. En 18 de Noviembre, con precedente conferencia de los expresados Thenientes Generales, que saliesen quatro Vageles desde Cadiz con Azogue y otros dos del Ferrol al intento, y con los trasportes que expuse a V.M, y conque se conformo, sobre que haviendo llegado ultimamente noticias de que Ingleses estavan sobre la Havana con seis Navios de Guerra, movio esta novedad a hacer presente a V.M en 12 del corriente, con dictamen del Infante Almirante General, apoiando el de los Thenientes Generales (con quienes tuve varias conferencias), que convendria, enlugar de enviar los quatro Vageles mencionados, seis del Ferrol a los fines, y en la forma explicada en la proposicion que aun se halla pendiente para la real determinación. En 20 de Diciembre representè y se dignò V.M a aprovar el que saliese del Ferrol un Vagel para Buenos Aires con el nuevo Governador, y con el fin de que si a su llegada à aquellos parages no encontrava las dos Fragatas de V.M que en la misma proposicion se comprendia, huviesen de pasar a la Marr de Sur para reformar aquellas costas, hiciese el esta funcion en los términos que se expresaron. Todos estos medios propuestos y otros, han tenido el poner en las Indias Fuerzas Navales, y enviar refuerzos que envarazasen la indiscutible idea de los Ingleses de insultar aquellas costas, y tomar puerto que tan experimentadas ventajas le producen, y señaladamente de Portovelo, que como principal objeto de esta Nacion seria el de atacar, y rendir esta Plaza, por cuio medio valerse con seguridad para sus clandestinos comercios de la ensenada del rio del Darien, Bahias de Hombre de Dios: Bastimentos y la de Puerto de Naos, no olvidando el que por esta, en el año de 1709 pudieron internar ciertos Corsarios asta el rio de Chagres con el intento de cortar la guarnicion del Castillo, que esta a su voca, persuadido aora de que haviendo maior esfuerzo pudiesen el rendirlo: Dominar los surgideros, y caletas de Costa Rica, y darse la mano con los Indios Mosquitos levantados (a quienes ellos, aun en la paz, han auxiliado con gente y armas), y establecerse en la Laguna de Nicaragua, a que les puede estimular la facilidad de ser socorridos en todos tiempos desde Jamaica, y la siempre apetecida mediacion de la mar del Sur, para despuntar mas a su salud las producciones del Peru, sinque pueda servir de objecion à todo lo expresado el contrario clima que dice el Duque de Montemar, pues se ve superada esta calidad en las plantaciones que tiene esta Nacion, y la Olandesa en aquellas regiones, y en las del oriente a esfuerzos del interes que es el que los mueve, y siendoles para el tan ventajosa la Bahia de Portovelo, seria dificil una vez perdida, el volverla a restaurar, por el cuidado que pondrian en fortificarla, y defenderla, y quando la Francia y Olanda, al tratarse de la Paz con que pueda terminar esta guerra se mostrasen opuestos a la retencion por Inglaterra de estos terrenos, estoi persuadido à que solo se interesaran en la restitucion con la expresa condescendencia de V.M à la Libre Nabegacion que tanto desean, pudiendo sin temeridad presumirse, haian entre si parlamentado este punto para lograr por este medio lo que no han podido ni pueden aclarar por tratados a cuio recelo ayuda lo que ministran varias pretensiones que tienen pendientes estas dos naciones, y que el auxilio naval que pueda esperarse de la que con V.M se aliare no deva estimarse (como en otro tiempo), por ser seguro para el resguardo de aquellas costas, razon para que contemple por necesaria para la seguridad de aquello dominios, la Esquadra propuesta desde el Ferrol, con las circunstancias contenidas en ella. Los accidentes y riesgos que contempla el Duque de Montemar pueden sobrevenir a nuestras fuerzas marítimas, y frustrar el logro de defender estas importancias de tanta magnitud, siendo estas constantes, y aquellos no evidentes, no deven estimarse por inconvenientes sde la providencia que esta

propuesta, pues no solo en el caso extremo de tanta ruina como amenaza en la America, pero en el de qualesquiera Guerra no deven tenerse por obstaculo los tales contingencias y riesgos que pueden acaecer sobre los hechos, para dejar de buscar con ellos por medios probables los mas ventajosos fines, ò los menos dañosos, maiormente quando nada puede ser peor a mi ver, que el no atender a las Indias. En este supuesto constando ya a V.M la necesidad y utilidad de embiar à la America los Vageles propuestos, y tambien la importancia y consistencia de las expediciones de España, podra la alta comprension de V.M que esta instruido de ambos asuntos determinar, si podran o no, bastante à ambos empeños, el numero actual de Vageles que se hallan en los Puertos de estos Dominios, y en los de las Indias, y tomar el expediente que mas sea combeniente, sinque a mi escrupuloso zelo en servicio de V.M quede que hacer en su desea al acierto. Por lo que mira a que se despachen avisos con ordenes para que en el caso de hallarse el tesoro de Peru en Panama, se retire a Lima, o a las partes que sean mas seguras de invasion que puedan intentar Ingleses por Portovello o Cavo de Hornos, devo decir que en carta de 15 de Julio participa a Blas de Lezo que le havia parecido conbeniente prevenir al Presidente de Panama, los recelos que se tenian de nuevas inquietudes con ingleses para que precaviendose con la noticia, se mantuviera el comercio de Lima en aquella Ciudad,a donde segun las cartas particulares llegaria con trece o catorce millones, sin que el comercio trasluciese la novedad, porque intentaria volverse con estos caudales al Perù. Segun este antecedente hemos de disponer que etara D. Dionisio Martinez de la Vega, en la mejor forma que le haia sido posible para la defensa, no solo de Panamà sino de Portovelo, poniendo en el boqueron algunos refuerzos, segun la disposición de su terreno y otras partes de tierra, como asimismo asegurar el Castillo de Chagre aumentando en el gente, y municiones, de modo que los enemigos encuentren opoisicion bastante a detenerse, lo qual no sera mui dificultoso, deviendo estos entrar por el rio con embarcaciones pequeñas y pasos estrechos, y por tierra de mui frogoso el camino, y con desfiladeros tan forzosos que antes de superarlos havria de llegar el Presidente de Panamà el aviso de lo que intentavan, y dar tiempo para que conociendo inevitable la desgracia, de que ocupasen esta Ciudad, se embarcase antes desde ella el tesoro en los Navíos que lo havian traido desde Lima, y pasasen con el al mar del Sur a donde conviniese sin peligro, maiormente ignorandose que haian ido del vageles de Guerra Ingleses asa aora. Pero aunque estas circunstancias me hacen considerar remoto el riesgo de que se apoderen del caudal, no hallo inconbeniente en que se despache el aviso, o avisos, que se estimen precisos, de cinco que hai prevenidos, repitiendo orden al Presidente de Panama, para que todo su cuidado sea preservar aquella Plaza de los insultos que pueden suceder, y que en el caso de que esfuerzen tanto los Ingleses las operaciones contra ella que llege con fundfamento a temerse aventurado el tesoro que se dispone haver vajado del Perù, y hallarse alli, disponga que se embarque en los Navios que le han conducido, y que se restituia a Lima. Si no tuviere otro modo de ponerse en total seguridad, dexando a su prudencia, y arbitrio, que hecho cargo de la importancia y consecuencias de practicar, uno u otro, tome la resolucion que considere mas acertada, pesando el riesgo de que le tomen ingleses con el daño que puede seguirse de que vuelva a Lima, pues tambien en este ultimo caso no podra haver Galeones en muchos años, y es quasi cierta la ruina del comercio de España que esta oy en Cartagena. Buen Retiro 26 de Diciembre de 1739.

Copia de una carta (traducida), escrita en San Luis el dia 5 de enero a Rodrigo de Torres, por el Marques D´Antain, en la que se propone la unión de las escuadras francesas y españolas. A.G.S. Leg.- 398.2-706. Secretaría de Marina. Marqués D`Antain a Rodrigo de Torres. 5 de enero de 1740. San Luis.

Quedo mui agradecido de las pruebas de amistad que me manifiesta V.E por su carta de 23 de Diciembre y assi mismo puede estar seguro del affecto que le he tenido. Me a sido mui gustoso el saver que V.E mandava los navios de S.M.C con la esperanza de renovar conocimiento con ella. Doy à V.E infinitas grazias por lo que se sirve interesarse en mi salud, assido preciso pagar el tributo en este pais, como olas fuerzas buelven poco a poco, no me hallo enteramente restablecido, pero no obstante en estado de operar, y dirixirme a donde V.E tendra menester de mi. El barco del Rey que le havia despachado Mr. de Lorenage ha llegado el dia 31 de Diziembre, el otro barco assido encontrado por los Ingleses y conducido à la Jamaica, V.E lo avra savido por el Señor D. Blas de Lezo à quien le he participado luego por el barco mandado por el Cavallero Granier, para dar a V.E noticias de haver echo diversas preguntas al Capitan que hà quedado ocho dias en la Jamayca guardado a vista, sin poder vajar a tierra. Fue apresado a dos leguas de Cartagena por una Fragata de 26 cañones y registrado por todas partes, pero havia tenido la precaucion de echar sus pliegos a la mar. Este mismo patache esta cruzando mucho tiempo hà en frente de Cartagena y havia detenido otra embarcacion francesa, el Capitan que a causa de llegar me ha dicho haver visto en la Jamaica un avisso de España que han cogido cargado de polbora y municiones de Guerra, y que havia contado 17 navios grandes y pequeños, y no pudiendo dar a V.E otras noticias buelvo a lo que nos toca. Mr. de Larenage ha tenido la onra de escrivir a V.E proponiendole de mi parte la Juncion de nuestros navios en Santa Martha, o vien aqui, para que nos hallasemos en estado de oponernos al socorro que se aguarda cada instante de Inglaterra, y que mi Corte me avissa deve ser superior al 1º que estava destinado. Las razones que V.E dà para demostrar la imposibilidad de esta juncion en los parages que le proponen vienen a ser iguales para nuestra buelta à estas costas si fuera yo en busca de V.E, assi creo que es conbeniente que V.E tenga sus navios prontos y se quede a pique en Cartagena, y yo hare lo mismo aqui con los 20 navios que tengo pata hir à donde fuere nezesario si los Ingleses lleban sus designios sobre Cartagena passare alla, en cuio caso suplico a V.E al primer avisso que tubiere de ello despacharme un barco ligero, si alcontrario quieren ir a la Havana V.E bendra à juntarse conmigo sobre el cavo Tiburon que me atrevo à asegurar alcanzara V.E facilmente, y fueramos juntos por la canal vieja, saviendo V.E quanto importa tener las ventajas del varlovento, de otra manera no fuera conseguir nada, no dudo que tengo en su Esquadra muchos practicos de este parage, me han esperanzado que hallaria dos o tres buenos en Bazacoa. El partio que propone V.E me parece el mas conbeniente y que puede ser el mas ùtil para el servicio de nuestros Amos, me halegrare mucho sea de la aprovacion de V.E quien deve estar persuadido del deseo que tengo, y toda la Esquadra de manifestar nuestro celo por el servicio de S.M.C. En quanto a la carne salada que V.E pide, quisiera poder hazersela remitir, pero creo no se hallaran 100 barriles en la Isla. Mr. Larenage haze todos los esfuerzos posibles para

procurar a Mr. de Lezo lo que le hà pedido. Haviendo hechado Barrieres sus pliegos a la mar, y con ellos la lista de los navios que V.E me enviava, no le he recivido por no haverme traido el Barco del rey mas que el duplicado. He puesto en el pliego del Señor Conde de Maurepas la carta de V.E para el Principe de Campoflorido y Mr de Larenage a modo a su cuidado dirixir la otra para el Señor Presidente de Santo Domingo. Las grandes enfermedades que emos tenido empiezan à disminuir, me alegrare subceda lo propio en los equipages de V.E quien esta creo, vien persuadido de todo el affecto con el qual tengo la honra de ser de V.E el ma umilde y mas ovediente servidor, el Marques Dantin. Hallara adjunta la lista de los navios de Brest y Tolon, que el Rey mi amo se a servido poner vaxo mi mando, suplico a V.E despachar el mas presto que que pudiere el Cavallero Dalvret, quien lleva el presente Pliego. Mr. Dantin 5 de enero 1741 a D. Rodrigo de Torres. San Luis.

Texto dirigido al Marqués de Villarias por Cenón de Somodevilla en el que se critica el estado de la Armada. A.G.S. Leg.- 397.2-1020. Secretaría de Marina. 14 de mayo de 1740. Aranjuez.

En la junta de oy he dado quenta del papel de ayer con que remite V.E una proposicion del Sr. D. Joseph de la Quintana, que trata de destino de fuerzas maritimas al Mar del Sur, para que el Señor Infante Almirante General exponga al Rey lo que se le ofreciese y pareciere. S.A ha prevenido a los Thenientes Generales de Marina, que den su dictamen sobre el referido asumpto, y a mi que manifieste a V.E las reflexiones hechas hasta aora con este motibo, y otros, para que V.E pueda desde luego elevarlas a la comprehension de S.M, las quales son en substancia las siguientes: Que en la guerra con Ingleses ha entrado nuestra Marina sin providencia para defenderse, quanto mas para ofender al enemigo, porque no pudiendo prepararse ni para lo uno, ni para lo otro sin caudales, jamas ha carecido mas de ellos la Marina, en medio de haver sido incesantes las representaciones de S.A para que se acudiese a esta importancia, si quiera con alguna distincion. Que de la absoluta falta de ellos ha procedido, que lexos de tener preparadas nuestras Esquadras para obrr en la America, ni aun en Europa lo pueden practicar en el todo, no obstante el esfuerzo hecho por el presente ministerio de Hacienda, que aunque grande parangonado con lo experimentado en los ultimos ocho meses del antecedente, no equivalente a la necessidad, respecto no haverse asignado a la Marina para este año, que las dos tercia spartes de la regulacion de su importe, y que aunque se huviesse a proporcion subministrado reta por cantidad, el todo en cada mes, como se perdio el tiempo para juntar los repuestos, y de qualquier manera no alcanzaria, ni con mucho, nunca se huviera perfeccionado esta materia. Que de lo expresado dimano, que D. Sevastian de Eslava, por no haver en Almacenes porcion de

harina, ni pertrechos para repuesto, no huviese ido tres o quatro meses antes a Tierra Firme, dnde con su presencia, y la tropa que llevo, le huviera sido facil defender a Puerto Velo, en caso de que Ingleses huviesen intentado atacarle, y por consequencia nos huviera relevado del cuidado con que se esta del thesoro del Perù, que se hallava en Panamà. Que tambien si huviesse avido fondos, se huviera dirigido a la Havana todo lo necesario para el armamento de los dos vaxeles de 70 cañones construidos en aquel Puerto, embarcandose en navios fletados en caso de no poder ir dos de los nuestros por estar aplicados à fines de Europa, con cuyos dos vaxeles nuebos hubiera augmentado D. Blas de Lezo su Esquadra, y sido sus fuerzas iguales a las con qe se dice que Bernon fue a Portovelo. Y que por las mismas razones, aunque se penso en ello, y S.M lo huviese resuelto, no huvieran podido ir a la America Navios, ni fragatas de Puertos algunos, porque la tropa de Marina esta en carnes vivas, y no satisfecha enteramente de su prestacion. La Marineria en descubierto de mucha parte de sus sueldos vencidos, cobrando con mucho atraso el medio que se la da, que es un eqivalente a la prestacion del soldado, de que resulta que en el Ferrolaya ya un numero excesivo de enfermos. Los oficiales, en la ultima miseria, pues se les debe mas de tres años, viveres suficientes de repuesto no ha avido, ni ay en el Ferrol, ni tampoco pertrechos a que se agrega, que juntandose a la carestia de materiales los atrasos en la percepcion de sus jornales las Maestranzas, ay la poca seguridad en las carenas, que se dexa inferir de estos antecedentes, y por consequencia un continuo temor de poder remediar promptamente el descalabro, por corto que sea, que accaezca, quando los vaxeles salen a limpiar nuestras costas, como se acredita en el dia en Cartaxena en el Lebante, donde para fabricar el palo mayor del Constante ha sido preziso acuidr a los montes del Reyno de Murcia, y a Barcelona, sin que se pueda afirmar basten estas providencias para conseguir el fin. Concluyeron los Thenientes Generales, representando a S.A, que no constando en el Almirantazgo que para que las Esquadras del Ferrol esten havilitadas, especialmente para la America, se aya dado mas providencia que la de los pertrechos de armamento, respecto y repuesto de los vaxeles, y ha de haver passadose a guerra el aviso para que se suministre la Artilleria, Municiones y Armas que faltan, se esta en el descubierto de todo lo demas, que es igualmente executivo, y que sin ello son inutiles las esquadras del Ferrol, al passo que habilitandose como se debe, sea con el todo, ò con la parte, se puede acudir a la de la America, que la requiriese repentinamente, y guardandose el secreto que tanto importa, lo que no puede lograrse como quando ha sucedido, se malversa el tiempo con dilaciones y ociosos disputas para dexar de dar dinero, en grave perjuicio del Real Servicio, que no se puede, como se ha dicho, promover con acierto y utilidad, si con preferencia a todo no se preparan los instrumentos con que se ha de obrar. S.A espera que V.E exponga a S.M todo lo mencionado para su Real Inteligencia, mientras se dirige para lo mismo el dictamen citado, y se sabe si ay ò no el millon de pesos que se ha pedido al Comercio de Cadiz, que es el fondo destinado para havilitar las Esquadras del Ferrol en lo extraordinario y socorro por el gran descubierto antecedente, pues por lo que toca al ordinario, no ay motibo de quexa al presente Ministro de Hazienda, una vez que facilita aun mas medios que los acordados en la Junta de ella en el repartimento que se hizo para acudir a las obligaciones de la Monarquia.Aranjuez. 14 de mayo de 1740. Cenon de Somodevilla al Marques de Villarias.

El Presidente de la Audiencia de Panamá analiza cuál es la situación del comercio y de algunas de las plazas como es el caso de Panamá. A.G.S. Leg.-398.3-852. Secretaría de Marina. Manuel de Alderete, Presidente de Panamá a Blas de Lezo. Mayo de 1740. Panamá.

Haviendo llegado a Portovelo la Esquadra Inglesa, y hallandose en aquel puerto mucha gente asi de la tripulacion de los Guardacostas españoles, como de la gente de la tierra, se hizo una tan devil defensa, que con evidencia se comprehende que los officiales de estas partes ni tienen conducta para el Govierno ni valor para la resistencia, porque la falta del usso de la Armas los tiene puestos en disposicion de que solo saven ejercitar la pusilanimidad, la que se apodero tanto de sus avitadores en aquella ocasion que si los Ingleses huvieran benido a Panama huvieran entrado en la ciudad sin la menor resistencia, aun quando no condugeran mas que 400 hombres, pues se vio que todos lo vezinos se ausentaron a los montes dejando desierta la ciudad, sin que bastarse a refrenarlos el bando a que pena de la vida no saliesen, y lo mismo ejecutaron los pardos y negros, que al ejemplo de los blancos solo tienen por seguro no ver al enemigo, con que si este no entro fue porque no quiso intentarlo. Fuese la Esquadra Inglesa y se volvieron a la ciudad conduciendo los menages que ya tenian fuera al parecer seguros de que no volverian mas los enemigos, pero ya se ha visto la aficion con que estos miran estar cerca del thesoro que permanece en esta ciudad, pues han vuelto a quitar el embargo de Chagre, al que lo batieron y rindieron con facilidad, en medio de la prevencion de haver puesto en aquel parage por castellano el hombre de mas valor que se contempla por estas partes, pero como la gente esta abituada a huir lo executaron segun su costumbre dejandolo en la defensa con mui pocos que permanecieron en ella, de que sale por consequencia infalible, de que en qualquiera parte que hagan ymbasion los ingleses hayaran la misma disposicion de suerte que si estos huvieran suvido rio arriva, solo con saverlo se puede justamente presumir que sin poderlo resistir aun quando huviera offciales de valor, no los ovedecerian, y que solo cuidaran de asegurarse al abrigo de los montes. Estas operaciones bien observadas de los Ingleses es consiguiente el que les den aliento para mayores empresas, y siendo de tanta importancia el apoderarse de la plata que se halla en esta ciudad no perdonaran diligencia para conseguirlo, saviendo elllos para esto todos los caminos mas reconditos de los montes que desaciendo guardias y rios tienen vereda para salir a savana grande sin ser sentidos, de que estan vien instruidos, con que si a la primera embestida rindieron a Portovelo, a la segunda a Chagre, es presumible que a la tercera cojiendo el monte salgan cerca de esta ciudad, en que no tendran la menor dificultad, como que tampoco que emponiendose en este parage vengan sin oposicion a apoderarse de este presidio, a donde suele haver 30 ò 40 de estos que llaman soldados en que consiste toda la vana esperanza, no pudiendo tenerla en los avitadores que en qualquier rumor de Armas, solo buscan el refugio de la fuga, con que aun quando en semejante aprieto se quisiesse embarcar la plata no seria posible por que no huviera quien la cargara, o a lo menos se pudiera recelar mucho confucion y perdidas. Ese es el resguardo que tiene el thesoro que se mantiene en esta ciudad y esta es la espernza para su defensa que solo tendria seguridad si no vienen los Ingleses, quienes ya alentados de la facilidad de la

rendicion de las fortalezas de Portovelo y Chagre se puede presumir probablemente aspiren a lo que mas les importa que es el thesoro, el que podran conseguirlo mediante a tener allanada la retirada, y que esta en su mano fortalecerse en Portovelo y Chagre, y apoderarse solo con esto de todo este Reyno sin contradiccion de que resultaria las consequencias que se pueden premeditar. Es evidente que en este estado esta puesto el thesoro en un sistema que no se puede asegurar su existencia, ni evitarlo de que los enemigos lo insulten y si hasta aqui à permanecido constante, para ver lo que resultava de las diferencias de Europa, haviendose declarado aviertamente la guerra, ya no se puede esperar con certidumbre el que se haga feria, quando falta el abrigo de las fortalezas de Portovelo y Chagres, y saverse con provavilida que no pueden competir las esquadras españolas con las del enemigo por su triplicado numero de navios que han de causar continuado riesgo, con que el permanecer mas tiempo este caudal en panama aun quando le dè lugar para esto el enemigo, es sin provecho por lo inpracticable de la defensa sin estas plazas, las que quando menos mantendran los ingleses sin permitir su redificacion, para que no se practique la conduccion de estos caudales à España, para que no logre alivio la Corona con este socorro, y seria fortuna que en este tiempo no pensasen en enviar navios por cavo de Hornos, para ver si atacados por ambos mares lograran lo que tanto les importa. De todo esto resulta el que fuera conbeniente que estos caudales pasasen a Acapulco y que asegurados en aquel sitio se tractase solo de buscar parage para celebrar la feria con la ropa de galeones, pues si dura 3 ò 4 años la guerra con la imposibilidad de que se ha hecho memoria, no fuera posible permanecer en Panama este comercio, ni el de España tuviera ropa por que se havria de podrir, fuera de que la plata se la havia de consumir la costa insensiblemente con total ruina de hambos comercios, que este daño lo acarreava la mucha demora, y que no haviendo otro termino no fuera extraño coxiese la deetrminacion de pasar a la Veracruz con los Galeones para quese celebrase feria en Jalapa, que aunque para esto faltan ordenes, los caos fortuitos son libres de ellas, cuia expresion solo supone por consideracion, porque se sabra disponer lo que fuere combeniente que aqui no se puede discurrir con el incierto que S.E savra executar.Y solo rezelamos que con las esperanzas del socorro se pasara el tiempo mui dilatado, en que sera mui perjudicado S.M y la causa publica, y seria del mayor servicio suyo y vien de los vasallos el ebaquar las dificultades que tanto pueden retardar la conclusion de estas ferias, que mientras no se hacen han de estar los ingleses a la vista del a plata. El Señor Virrey, instruido de lo que aqui passa ha dado la providencia de que encaso urgente de riesgo, se determine por este Señor Presidente el que vaya la plata a Quito, sino lo embarazase la noticia de haver enemigos en la mar del sur, cuia resolucion ha de ser con informe de los commandantes de essos navios y el comisario del comercio y a consulta de la Audiencia, y aunque por aora no se ha tenido por urgente el riego, sin embargo de la perdida de Chagre, por saverse que los ingleses tienen poca gente, pero sin duda lo sera luego que estos buelban a estas costas con refuerzo de mas tripulacion, pues ya han expreasdo que ban a Jamaica, a donde contemplan, les havran llegado de Londres 2.000 hombres, con que luego que se verifique la vuelta de los navios ingleses a las costas de Portovelo, justamente se puede declarar riesgo urgente por la perdida de la plata, y sin duda se embarcara en los navios de la Mar del Sur, tomando la resolucion de volverse con ella para Guayaquil, donde los mas tiraran para Lima, por no ser practicable se piense en vajar a Cartagena por aquella via, que este camino solo pudieran subir 6 ù 8 sugetos de poco interes por lo dificil de las conducciones por la falta de mulas y canoas del rio de la Magdalena, con que si esta resolucion de pasar a la Veracruz se hubiese de practicar por las razones que quedan expuestas, hera mui combeniente adelantar el tiempo tomando la determinacion de buscar parage para

hacer feria, quesiendo el mas a proposito el que ya se tiene dicho de Jalapa resolvera el E. S. D. Blas de Lezo lo combeniente, que este comandante del peru esta pronto a executar lo que mandase.

Resumen de la Junta en la que se prefieren las opiniones del Conde de Montijo a las del Duque de Montemar. A.G.S. Leg.- 396.1.2-349. Secretaria de Marina. Conde de Montijo, José de la Quintana, Marqués de Mari. 9 de julio de 1740.

El Conde de Montijo, D. Joseph de la Quintana, el Marqués de Mari, D. Francisco Cornejo. Señor: con papel de 45 del corriente ha remitido el Marqués de Villarias de orden de V.M una carta del Marqués de la Mina, su fecha en París a 20 del rpóximo anterior, con la que incluye copia de un papel que con fecha de 17 del mismo le escribió desde Versalles Mr. Amelot, para que la noticia que contiene, y que confirma también otro papel de noticias de Londres que ha remitido al mismo tiempo el Marques de Villarias, se vea en la Junta que en la Secretaria de Despacho de Marina e Indias del Cargo de D. Joseph de la Quintana se forme del Conde de Montijo, el Duque de Montemar, el expresado D. Joseph de la Quintana, el Marqués de Mari, y D. Francisco Cornejo, y que por ello se informe a V.M loque pareciere mas combeniente al resguardo de las Indias. Comunicado el aviso correspondiente por D. Joseph de la Quintana a todos los expresados por papeles del mismo día 5 para que el siguiente 6 à las 11 de la mañana assistiesen a la Secretaría de Despacho de su cargo a tener la Junta resuelta por V.M, previniendo al Conde de Montijo y Duque de Montemar que al mismo tiempo se havia disgnado V.M mandar, que fuese el Conde el que prefiriese. Y concurrieron todos à la ora señalada a excepcion del Duque de Montemar, que se excuso por un papel, por hallarse padeciendo una rigurosa destilacion, y expresando el mismo tiempo quedar desseoso de saver si V.M se havia dignado declarar por què caracter o empleo devia preferirse al Conde de Montijo. Y havièndose hecho presente a V.M el expresado papel del Duque de Montemar, se sirviò resolver que se respondiese al Duque, que el Conde de Montijo devia precederle por presidente de Indias, por Mayordomo mayor honorario de la Reyna, y por su Caballerizo Mayor, siendo suficiente qualquiera de estos tres motivos, o todos juntos para lo determinado. Y que quando el Duque, por indisposicion se excusasse de concurrir en la Junta, se tubiese sin èl. Y havièndose excusado el Duque, por subsistir con la indisposicion que teníamanifestada, se tubo la Junta sin su concurrencia en cumplimiento----los vaxeles que estavan y debian juntarse en el Ferrol capaces de pasar a obrar à la América, Armas , Pertrechos y Municiones, los dos costruidos en la Havana, y remplazar de lo necesario los del cargo de D. Blas de Lezo, que se hallan en Cartagena, despues de tan larga detencion. Y haviendo el solo recurso a los efectos de Indias, concedia la Junta que, estando con dificultoso, y arriesgado, su arrivo a estos Reynos, no se havian considerado para otras cosas como exequibles. Teniendo presente todo lo recordado, es de unànime sentir la Junta, que ganando los instantes,

y con el maior sigilo, pues en uno y otro consiste el logro, o pèrdida de tan grande importancia, se embien 12 Navíos a las Indias, los mejores, y que eligiere D. Rodrigo de Torres, que deverà comandarlos, y un Paquevote, y un Brulote, llevando dos mil hombres de tropa de tierra de la mejor calidad, y bien armados en sus bordos, comotodas las demàs armas, Pòlvora y Municiones que se puedan. Y que ademàs del Navio, y dos Fragatas que estan destinadas para el Mar del Sur, se incorporen dos Fragatas que deveran inmediatamente partir del Ferrol, assì para juntarse y prevenirse en Santander, como para que más libremente puedan salir, y este pequeño movimiento disimule mas la otra gran Expedición en el Ferrol. Que dicho Navio y quatro Fragatas vayan mandadas por un Gefe de Esquadra, al que en las instrucciones se le encargaran varias cosas, teniendo presente la pasada conjuracion del Reino del Perù, y lleven à su bordo con la Pòlvora y Municiones que posible fuese, 500 hombres de tropa de tierra. No se proponen a V.M mas Navios para la America, aunque visto que los considerable armamentos de V.M en Europa no detienen los progresos y expedicones de los Yngleses en aquellos mares, considerando lu ùtil, que ser pueden, las Esquadras de Cartagena, Cadiz, y la que aùn quedarà en el Ferrol, para qunato porposible, o imposible, pudiera combenir en Italia, pues mientras las tropa que oy esta en Galicia se vistiese, y ponga en otro parage en que aora se hallan, se pondria la referida Esquadra, con el incesante cuidado que es preciso, y la providencia que V.M tiene resuelta sobre la citada consulta de esta Junta de 1º de Abril, en estado de obrar, siendo para todo de suma importancia el logro de lo expuesto para la America, que igualmente influie al respecto de las demas Cortes de Europa, como a la consecucion a su tiempo de una ventajosa Paz, siendo tambien de consideracion hallarse esta vez en lo mas ùtil del desaogo de lo mandado por V.M El papel de Mr Amelot, remitido por el Marques de la Mina contiene que Mr de Bussy escrive desde Londres, en carta del 10 del mismo mes antecedente, que se estrecha mucho el Armamento de los 24 Vageles que se preparan en Portmouth, sobre cada uno de los quales deven embarcarse 100 soldados de Marina, y que està advertido de buena parte, que el designuio de los Ingleses, que es juntar estos 24 Navíos a los 12 que comanda el Contra almirante Ogle, para hir a atacar la Esquadra española en el Ferrol. Que Mr de Bussy añade, que algunos particulares e Bristol y Londres han formado proyecto de despachar el mes de Agosto, quatro Navios que juntos haràn de 1200 a 1500 toneladas para hir à hacer contravando al Mar del Sur. El Marques de la Mina en su carta dice que el nuebo Armamento de Ingleses es seguro, contextando las cartas y las Gacetas. Que consta de 25 Navios, 1 de 100 cañones, 11 de 80, 7 de 70, y 6 de 60, con nùmero de Valandras y Fragats que llevaran a sus bordos los batallones de 100 hombres cada uno. y que la tropa no es bastante para dar cuidado, ni para emprehender operacion remarcable. El papel de noticias de Londres de 13, tambien del inmediato, concuerda con lo que el Marqués dela Mina expresa, añadiendo que el mando de esa Esquadra se darà al Cavalñlero Norris, y que entretanto que el Rey Británico aprueba el embarco de losdos batallones de Infanteria, se les ha ordenado ya marchen hacia Portmouth. Que algunos creen, no sin fundamento, que el embarco de la tropa era para suplir con ella el número de marineros, que no està aùn completo, que la Esquadra de qualquira suerte sería magnífica, y se podía pensar que su destino es hacia el Ferrol, à Velar allì sobre los movimientos de los Vaxeles de España, tenerlos como blequeados en lugar donde estan, probar tambien alguna empresa contra ellos en el puerto mismo del Ferrol, si es posible, y mantenerse en el Mar hasta que hayan pasado los de Europa las expediciones que se quiren hacer a las Indias Occidentales. Que da mas lugar a esta congetura la gran diligencia, conque se continuan los preparativos para dichas expediciones, y que parece se pensaba hacer

salir dentro de pocos dias la Esquadra de 7 vaxeles de guerra a bordo de la qual deven embarcarse 500 hombres con provisiones para dos años. Que para ella ha hecho la Inglaterra, y en el metodo de su particular Govierno les fuera de perjuicio, como de Gloria, utilidad de V.M, si no es que cnseguimos el posible reparo de quanto ahi oy amenaza, seria muy assequible el total exterminio al Esquadra del Almirante Vernon, en el sigilo en que oy se halla, antes que pudiese incorporarse el nuebo armamento. Pudieran lograrse ventajas en la Florida, Halvorotar los Negros de la Jamayca, los que solo necesitan de armas y eficaz fomento. Para el logro de lo expuesto , hecha cargo la Junta de la honrosa obligacion, en que V.M le constituie, mandando, exponga lo que le pareciese mas combeniente al resguardo de las Indias, y en consequencia lo que sobre su socorro consultò la misma Junta a VM, y se sirviò aprovar, pues enconsulta de 8 de marzo de este año expuso, que sería combeniente embiar al mismo fin dos mil Ynfantes, y un regimiento de Dragones desmontados, si del Ferrol que es la puerta segura para el socorro, pudiesen sin arriesgarse salir algunos Navios de Guerra, respecto de la situacion que segun los ultimos avisos ocupan los de Inglaterra en los mares e la America, y que de salir entonces todos los de aquel Departamento, se frustaria el juntar Armamento que tienen para las Indias, pues a darse , como deve tenerse cierto, el que los referidos 24 y 25 Navios de un tal porte, juntos con los 12 del Almirante Ogle se la pusiessen delante, se inutilizaria en la occasion mas urgente que pudiese ocurrir, assì en la Europa com en la America, en la que lograria a su saldo ventajas sin resistencia. Pues aun quando el Armamento que à ella embien no sea de la fuerza que se juzgò al principio, es cierto que qualquiera de refersco en el estado de desecho en que se contempla a San Agustin de la Florida, y en el que ultimamente ha avisado hallarse el Governador de Santiago de Cuva, faltandole de todo, y sin tener oficial alguno de quien valerse, sin contar la estrechez de otros muchos importantes sitios de aquellos dominios, cuio estado solicitando su remedio tien expuesto d. Joseph de la Quintana en fechas de 11 de Julio, 13 de Noviembre, 12 y 26 de Diciembre del año proximo, 11 de marxo y 11 de juli de este año. T ell Consejo de Indias en diferentes consultas con especialidad en la de 7 de Diciembre del año próximo anterior. Ni que llegen a emprehender situarse y fortalecerse en Portovelo, es de la maior importancia, no solo el procurar frustrarles esta Campaña que en los considerables gastos aquí de la Real Hacienda descargandose del considerable importe de su subsistencia, que lograran en la America con los caudales que oy no pueden venir. Para que tenga efecto en la estrechez de tiempo, y circunstancias, el solo remedio de las Indias, de cuio logro dependeran los demás incidentes, se tiene por indispensable, que el extraordinario, con quien se remita la Orden a D. Rodrigo de Torres lleve en especie de oro, la cantidad que s epudiere juntar, y conducirla segura y comodamente, y dispposicion para completar hasta 200.000 pesos, que se consideran inescusables para dar tres meses a la tripulacion, socorro, y gratificaciones de los officiales de Marina, y socorrer a los de los hombres de tropa de tierra. Pues la urgencia harà pasar por lo que falte. Estos se apromptarán por D.Joseph de la Quintana, como esencial parte del destino del millón de peses, haciendo los reintegros en los emprestitos de que necesita. Haviendo llegado ya al Ferrol parte de la Jarcia, Lonas, Crudos, y Arinas prevenidas para el todo de la esquadra, segun la resolución a la ya citada consulta, y librádose también por D. Joseph de la Quintana a la Compañia de Caracas sobre 20.000 peses a quenta de lo ya remitido, y de lo demás en que está encargada para el mismo efecto, y a D. Miguel de Arizcun 300.000 escudos, a quenta de las especias y géneros quebrados, y raciones del Extraordinario, que estan a su cargo tambien para el expresado Puerto del Ferrol, y ymportan más de 600.000. No se duda que con esto,

tomàndose por la mayor provision que necesitan para Indias, quanto para el todo de los Navíos que devan salir, y demás que allí queden, estava prevenido y se necessitó. Puede executarse con suma brevedad, llevando todo lo posible tambien para equipar, y poder servirse de los dos Navíos que estavan construidos en la Havana. Para el aprompto de los 2000 hombres de desembarco y demás armas y Municiones dichas, combiniendo que estos sean españoles, y no dar lugar a las dilaciones de que orden alguna posterior haya de hir de aquì, sino no es que el mismo Extraordinario, lleve para todo los finales, y más amplas, se tiene por indispensable se sirva V.M mandar, que con el pretexto de venir una tal Esquadra enemiga sobre el Ferrol, se aboquen las tropas mas inmediatas, assí que para que efectivamente por quanto suceder pueda, que de más resguardada aquella costa, como para que de los menos mal vestidos, y bien Armados, se embarquen los referidos 2.000 hombres, dandose por el Ministerios de la Guerra, como por la Secretaría de Marina, entrando hasta del Despacho de ella tales òrdenes o comisiones, que prevengan todo incidente o resulta, expresando no de admita replica, ni representacion, sin estar executadas, y que dichas ordenes y disposiciones contengan la necesaria para el aprompto del mayor nùmero de Armas y Municiones dichas, por no dar esta importancia tregua alguna, y poder despues ser todo reemplazado. Con la referida tropa de tierra deve hir un Coronel, o Brigadier acreditado y de servico, un par de Yngenieros, y algunos astilleros, hiendo en las citadas ordenes, segundas y terceras personas, por si no pudiesen verificarse en las primeras, y facultad en la comisión para nombrar allí otros, si aùn estos faltassen. Toda esta tropa parece devenir a la orden del Virrey de Santa Fee, D. Sevastian de Eslava, previniéndole la urgencia y designios expuestos, para que obre segun crea combenir, y en la misma forma distribuia las Municiones, y Armas, occuriendo a lo mas combeniente y a la mayor urgencia, por si o por quien le parezca, pues a mas de ser esta la mayor importancia no urge la residencia en su Virreynato hasta que den lugar las actuales incidencias. Las ordenes de D. Rodrigio de Torres parece combiene sean las mas precisas, para que gane en todo las otras, pues si la Esquadra nglesa proyectada llega a ponerse delante del Ferrol, todo se ymposivilita, y daran sin oposicion----huviere y fuesen entrando, hasta dos dias despues de la salida de la Esquadra. Y que assimismo detengan todas las Cartas, que en uno o dos correos puedan salir para esta Corte, y otras partes del expresado puerto y sus cercanias. Y recelàndose tambien que por algun Ministro extranjero, u otro excesivo cuidado, pueda penetrarse esta importancia en esta Corte. Cree la Junta mui combeniente que por la persona de entera confianza del Secretario de estado, embiandola a 15 o 20 leguas de aquì, se reconozcan todas las cartas que vayan a Francia, o sus cercanias, porqualesquiera malas o Correos, separen y reserben en si las que de esto traten, y degen correr las demás, executàndose esto con las de aquì salgan desde el lunes pròximo inclusibamente.

En orden al prompto Armamento expuesto para el Mar del Sur, se procederà con la eficacia que la urgencia pide, pues sobre los 150.000 escudos que V.M mandò librar, como las dichas Fragatas que deven aumentarse, son de la considerada esquadra del Ferrol, se harà el exceso del gasto del Millon considerado para ella, y para la Tropa, Armas y Municiones que llevar deve, puede V.M ha ser servido, mandar se den las ordenes respectivas como bien expresadas para la otra Esquadra, sin poder el zelo de la Junta, y conocimiento de la urgencia, dejar de repetir a V.M que en la brevedad, sigilo, y circunstancias expuestas, se consigue o pierde tal importancia, siendo la de su prompta salida tal, que si aun con toda la Ley, los que deven recibirlo.

Aunque con tan precisas medida en el experimentado zelo de D. Rodrigo de Torres, y el que dieren las ya citadas ordenes a hacerse, como se puede, saldrà sin duda la Esquadra antes de que se lo imposibilite, a no impedirlo el tiempo, y otro inopinado accidente accidente, y la cerrada orden a Torres, ha de señalarle desde 25 a fin de mes, o antes si se puede, fuera mui combeniente, sinque la mas remota noticia de esta esperada pueda retardar lo expuesto, el que algún exterior, e inopinado movimiento de las Esquadras de Francia dentro de sus mismos Puertos les haga a lo menos atrasar algunos dias la salida a los Ingleses, y para ello se pase algun oficio en aquella Corte, depachando para este efecto expreso, y sin decir la promptitud de lo que aquí se executa, pedir respondiendo alas noticias dadas, el repentino movimiento que pueden pretextar con ver salir una Fragata tan formidable de Inglaterra, dicièndoles solo que si estos lo executan, pudiera V.M en aquella Corte, en la misma forma, que ellos han comunicado la noticia, y aun sin que aquí por el mayor secreto sea necesario comunicarlo a su Ministro todo, a no hallar V.M con los antecedentes, que su alta comprehensión combinarà yncombeniente el hacerlo. Para la subsistencia de la tropa, Tripulacion, y todo gasto en las Indias, se drán ordenes para que qualquiera Caudal de V.M se aprompte, y en casso ingente, y resuelba tambien en el sobredicho Consejo al forma en que deva repartirse el todo de estas fuerzas. Pudiendo acaecer que al arrivo de estas ordenes al Ferrol se halle en el Mar con su Esquadra D. Rodrigo de Torres, para en este caso se podra prevenir a D. Bernardino Freyre despache luego embarcacion en su busca, con la separada orden que se le darà para que buelba al Puerto, yque estandoen èl se le entreguen las ordenes que conducen a su apresto y salida para la America, las que se mantendran en interìn que buelba segun y comprobare el dicho Freyre. Que el apresto de esta Esquadra se haga con el disimulo y brevedad que corresponde, devajo del aparente titulo de que se meten a su bordo las raciones, aguadas y demas municiones que puedan necesitar para la Campaña que se les mande hacer, reserbando para el ùltimo embarque aquellas especies que indiquen su destino a Indias, y para quandos se haya de hechar mano de estas por que esta operación no la comuniquen desde aquel Puerto a otros, desde los quales lo comprehenda el Ministro de Inglaterra, y anticipe providencias que puedan perjudicar a los fines de esta Esquadra. Estima la Junta por combeniente que se cierre el Puerto del Ferrol, sin dexar salir de èl quantas embarcaciones---Importantes Puertos y Costas de aquellos dos Reynos, antes que llege a ellos el crecido armamento que se publica saldra de Inglaterra. Y deviendo en tal caso contemplarse que con el refuerzo de este Armamento o de los Vaxeles que a su abrigo pueredan despachar se hallen prepotentes en Mar en aquella Region, y que nuestras fuerzas unidas en uno o dos Puertos puedan ser bloqueadas, o dificultarse la subsistencia en ellos por falta de viveres. Con atencion a todo, teniendo presente la mas o menos comodidad conque puedan mantenerse, y con su equipage, Municiones y Pertrechos, servir de resguardo a los puertos donde se destinaren, se tratese tome de otro qualquiera, con la devida justificacion, y disposicion para el reemplazo, de forma que la urgencia y el Real Serrvicio no padezcan la menor demora. Con quanto se halla hecho a la Vela, por la importancia de su salida, menos lo que necesita la Esquadra, como por su vestuario (bien que se lleven los lienzos posibles para hacer ropa a la gente mientras el viaje), como Municiones, es forzoso subcesivamente socorrerlos, y visto lo que sea necesario, se executa por Francia, u Holanda, acudiendo a lo más urgente, resolviendo V.M assí. Esta Esquadra estima la Junta por combeniente se dirija enderechura a Puerto Rico, para que en caso de hallarse aún en él,por qualquiera inopinado accidente D. Sevastián de Eslava, y los dos navíos que le condugeron, se le incorporen sin perdida de tiempo, despachando para el efecto, en un bote, el correspondiente haviso desde la

vista del Puerto, y esperando allí su resulta. Que practicada esta diligencia, siga la Esquadra su destino por entre als Islas de Santo Domingo y Puerto rico, en demanda de Cartagena, y que sin entrar en su puerto dee fondo en Playa Grande, y remita luego desde allì los pliegos que llevare para D. Sevastian de Eslava D. Blas de Lezo, y el Governador de aquella Plaza. Que con estos se forme Consejo a bordo, o en tierra, para resolver el resguardo en que debe queadr aquel Puerto y Plaza, el refuerzo de Gente, Armas y Municiones,con que deva ser reparado en Portovelo, por si vovieren a el los Ingleses a èl los Ingleses con la mira a establecerse, y fortificarle, o por si tubiessen este objeto con la grande expedicion, que quedan preparando. Que el mismo consejo se discurra y resuelba, loque devapracticar esta Esquadra contra los de los Almirantes Vernon y Brown, en caso de hallarse alguna de ellas en el Mar. Y finalmente que se trate y resuelba en dicho Consejo no solo de esta operacion, sino la derrota y destino que deva tener, la agregación a ella de los Vaxeles que tiene a su cargo D. Benito Antonio de Spinola y los que condigeron a D. Sevastián de Eslava, segun el estado enque se hallaren, sin causar detencion, ni atrasos a los fines expresados, por lo que combiene poner a cubierto los mas...de las Indias a vista de los vigorosos, y considerables Armamentos de los Ingleses, de que estan amenazadas, y en que V.M mandò discurrir, siendo el aprieto tal, que a mas de la importancia de la conservacion de aquellos preciossos Dominios, que son la riqueza de estos Reynos y embidia de los demas, fuera de gran dolor y consequencia, el que de ellos se apoderasen los enemigos, como annelan, y que solo obligados de mayor fuerza restituirian, inutilizando si lograsen, el summo justo costo de mantener por Mar y Tierra las Gloriosas Armas de V.M, y considerando necesario un Millon de pesos para poner todos...

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Instrucciones para Rodrigo de Torres, Blas de Lezo y Sebastián de Eslava, referentes a las operaciones que debe ejecutar en América. A.G.S. Leg 396.1.2-396. Secretaría de Marina. 21 de julio de 1740. San Ildephonso.

Los motivos que han dictado la providencia de embiar esta Esquadra compuesta de 12 Navios, un Paquebot y un Brulote, se le han manifestado con fecha de 10 del corriente mes, consistiendo en haver tenido noticias S.M de la aceleracion con que en Inglaterra se prepara una Esquadra de 24 Navios de Linea, para que unida con la de 12 del cargo del Almirante Ogle, se empleen todos en el Bloqueo del Puerto del Ferrol a fin de embarazar el pase de nuestros socorros a la America, y poder el enemigo, no solo obrar sin resistencia con las fuerzas que tiene en aquellos mares, sino aumentarlas. En este supuesto, y en el de que por S.M y por el Almirantazgo se han dado todas aquellas providencias que se han juzgado necessarias y suficientes para que avilite la Esquadra a su satisfaccion, y embarque sobre ella dos mil infantes (de los Regimientos que se hallan en Galicia), mandados por un Brigadier o Coronel (que ha de ir en su mismo Navio), y assimismo dos Ingenieros, y otros officiales que se embarcarán en los demas Navios, como tambien las Armas, Municiones y Pertrechos que por el Conde de Ytre se hubieren facilitado, observarà lo siguiente: Evacuadas estas diligencias, no diferirà el hacerse a la vela con la mencionada Esquadra, en inteligencia que de si los dos mil hombres le faltasen quinientos, y algun Navio (accidentalmente), no por ello deverà no podrà detenerse ni una hora, por que lo que conviene al Servicio de S.M, es que con el maior número de fuerzas de mar y tierra, que pueda juntar en los terminos prevenidos, salga del Puerto del Ferrol antes que los enemigos lo bloqueen. Ha de dirigirse en derechura a Puerto Rico, y sin entrar en èl, sino mantenièndose delante, a la capa, o bordeando, despachará una falua a tierra, con un official, para darse a conocer de aquel Governador, y saver de èl las noticias que tuviese de aquellos parages, de las operaciones de los enemigos, la fuerza de sus Esquadras, y donde se hallan. Y si acaso encontrare allì aùn los dos navios de Guerra, Galicia y San Carlos, harà lo posible por incorporarlos a su Esquadra, aunque los espere quatro dias bordeando para que a lo menos uno pudiera ser. Si el Virrey D. Sevastian de Eslava huviere passado a Tierra Firme con los nominados dos Vageles sin dejar en Puerto Rico algun refuerzo de tropa, Armas o Municiones, y aquel Governador instare por algo de lo referido, por tener fundados recelos de ser atacado de los enemigos, en este caso podrà dar la providencia que se acordare con el Brigadier o Coronel que mandare la tropa embarcada. Si en Puerto Rico le aseguraran que una Esquadra inferior enemiga cruza al Sur de la Isla de Santo Domingo y aun hasta el Puerto de Cuva, la buscarà para batirla, pero sin pasar por ningún caso mas à sotavento del expresado Puerto de Cuba, a fin de que desde èl (governando al sureste, quarta del Sur), atraviese, à vista del cavo de Tiburòn y vaia a recalar sobre las costas de Tierra Firme, para tomar la playa grande de Cartagena, como tambien porque estando a barlovento de Cuba, en algun combate, quedare algun Navio tan mal tratado que no pueda repararse en la mar, pueda executarlo dentro del Puerto de Cuba, dàndole al Capitan las ordenes que deverà executar. Si no huviese por alto alguna Esquadra enemiga, partirà desde Puerto Rico à pasar por entre aquella Isla y la de Santo Domingo, y si necesitara aguada, leña y refresco, se proveera en la Aguada de San Francisco (como queda prevenido), con la brevedad possible, en la inteligencia de que tanto en Cartagena, como en otro qualquier parage de la Costa de Tierra firme, costarà la dicha provissión mucho mas tiempo y travajo. Desde la Aguada de San Francisco, governando al suoeste, irà a recalar en la costa de Tierra Firme, sobre las sierras nevada, à barlovento de Santa Martha, y desde allì, costeando la tierra, irà a dar fondo a dos millas delante de Cartagena (donde llaman Playa Grande), con las vanderas largas, y al instante que halla saludado aquella Plaza despacharà en derechura a ella (y no por Bocachica), los pliegos que lleva para D. Sevastian de Eslava, Blas de Lezo y el Governador de aquella Ciudad, o por

falta de este el Theniente del Rey, con los quales, a bordo o en tierra (a elección de D. Sevastián de Eslava) tendrà D. Rodrigo de Torres un Consejo de Guerra, al que tambien deverán concurrir los Gefes de Esquadra D. Benito Antonio de Spinola, el Theniente del Rey de Cartagena (en falta del Governador), el Ministro principal de la Esquadra, y el Brigadier o Coronel que lleva a su cargo la tropa embarcada. Allí se conferirà y resolverà lo que se juzgase convenir sobre el desembarcar o transportar la tropa, Armas y Municiones y Harinas en aquella Plaza, u otro parage, todo esto al arbitrio solo del Virrey citado, teniendo presente para esta providencia a Cuba y a la Havana, a Portobelo y a Panamà, que merecen la primera atencion en los términos posibles. Assimismo se resolverà, a pluralidad de botos, las operaciones que deva y pueda executar D. Rodrigo de Torres con la Esquadra que lleva, y la del cargo de D. Benito Antonio de Spinola, como tambien los Navios Galicia y San Carlos, si estubiesen en Cartagena y en estado de navegar unos y otros, para buscar y atacar a los enemigos que manda Vernon y Brown, ya esten separados, o si unidos no fuesen superiores en fuerzas,como se tiene entendido, y que se hallan mui faltos de gente, cuio punto necesita mui prudentes reflexiones, fundadas en las noticias que se tubieren, mantenièndose D. Blas de Lezo dentro del Puerto de Cartagena en su peculiar comissión, poe ser de suma importancia la conservacion de los caudales y gente de los Galeones que tiene a su cargo, y que para con la mejor parte de su tripulacion ayude a la defensa de aquella plaza y Puerto, en el manejo de la artilleria, si fuese necesario. De igual importancia es el determinar al mismo tiempo, el paradero o retirada que haia de tener D. Rodrigo de Torres con las mencionadas fuerzas navales, despues de haver corrido el mar entre la Tierra Firme y las Islas de Barlovento, segun se ofrezcan las oportunidades y vientos, deviendose tener presente que las referidas fuerzas seran mas potentes quanto se hallen mas unidas o faciles de incorporar. Que como quiera que sea, es indispensable la providencia de víveres para la subsistencia, reservando el vizcocho y demas gèneros de racion para salir a la mar por tiempo de tres meses, a cuio fin, si duese necesario, se les dara Carave a las tripulaciones y Guarniciones dentro de los puertos, y aun navegando, pues se conserva dos meses en la mar. Que el Puerto de Cuba, ademas de ser mui seguro es el mas bien situado para ocurrir promptamente al socorro de toda la costa de tierra firme, desde el Rio del Hacha para sotavento, hasta el seno Mexicano, y la Isla de la Havana, y aun mucho mas ventajoso es para esto Puerto Rico, pero en ninguno de los dos ay providencia de viveres para siete u ocho mil hombres que se le aumentaria al vecindario si entrasen en qualquiera de ellos las expresadas fuerzas navales, solo si en la Havana, con los sufragios de la Veracruz habria más abundancia, pero este puerto se halla mui sotaventado para ocurrir promptamente a socorrer los parages nominados, respecto de ser preciso desembocar por la canal de la Florida y hacer una larga navegacion. En Cartagena se cree podrà subsistir toda la dicha fuerza naval, en quanto a viveres, si es cierto que vajan ya en abundancia, desde el Nuevo Reyno de Granada, y en este caso convendria, para aora y en delante, fortificar la Isla de Barcos, en el río de la Magdalena, para defender las bocas de Dique, y a este comunicarle (como se puede a poca costa) con el puerto, para que no salga a la mar, ni que en esta corten los enemigos el paso que por ella hacen precisamente las embarcaciones que vajan por el río y el Dique, deviendo quedar cegadas con àrboles las bocas que llaman Matunilla y las que se siguen (todas de Dique), pero bien se save que desde Cartagena, no se pueden socorrer por mar aquellas costas de Barlovento sin ir a desembocar por el canal de la Florida. Igualmente se ha de advertir lo mucho que importa ganar las horas en discurrir y resolber y executar lo que se acordase, a fin de que antes que llegue el crecido Armamento, que se publica saldrà de Inglaterra,

se vea si se puede lograr el batir a los comandantes Vernon y Brown, pues de no conseguir esto, es de creer que unidos al referido Armamento, queden superiores a nuestras fuerzas para batirlas, o para bloquearlas en Puerto donde perezcan por hambre, o se disipen los equipages y Guarniciones, en vista de lo qual, es la real Voluntad de S.M que en atencion à todo, y teniendo presente la mas ò menor comodidad con que puedan mantenerse y servir las mencionadas fuerzas navales nuestras, con sus tripulaciones, guarniciones y Pertrechos, al resguardo de los parages a que se destinaren y repartieren, se trate y resuelba todo en el expresado Consejo de Guerra, quedando la tropa, Armas y Municiones que va de transporte al arbitrio de D. Sevastián de Eslava, para distribuirlo donde juzgase conveniente, como queda dicho. Determinadas que sean en el Consejo las operaciones de mar, deverà D. Rodrigo de Torres ponerlas en execucion, y en caso de dividirse las fuerzas navales fuera del Puerto de Cartagena, en uno, dos o mas destacamentos, reservara para sì la parte principal o aquella que conciva necesite mas su presencia, y los demas los encargarà a los Gefes de Esquadra. Como su comission es independiente de la de los Galeones, assì como esta de la suya, encarga S.M a los dos Thenientes Generales D Blas de Lezo y D Rodrigo de Torres, practiquen entre los dos la devida buena correspondencia que conviene a su Real Servicio, franqueàndose reciprocamente, la gente, viveres y pertrechos y municiones que necessiten, pero con reflexion a que lo mas urgente es la Esquadra, como que deve mantenerse siempre apromptada para operar. En los casos accidentales y novedades que ocurran y que aquì no puedan prevenirse, arbitrara D. Rodrigo de Torres, segun juzgase por mas conveniente, al Real servicio, como S.M lo espera de su acreditado buen zelo y conducta. San Ildephonso 21 de Julio de 1740.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Órdenes para José Pizarro. A.G.S. Leg.- 397.2-995. Secretaría de Marina. José de la Quintana a Cenon de Somodevilla. 18 y 24 de agosto de 1740. Buen Retiro.

Hacercàndose ya el tiempo en que debe partir de Santander para el Mar del Sur el Gefe de Esquadra D. Joseph Pizarro con los dos navios de 60 cañones, tres fragatas de a 50 y un paquebote, me manda el señor infante almirante General manifieste a V.S lo siguiente: Que conviene saber si se confirma la noticia de embiar ingleses a aquellos mares una esquadra, de que fuerza consta, yquando se cre haga a la vela, con todo lo demas que sobre este asunto se aya podido entender, y conduzca a prevenir a la Instruccion que se de à Pizarro lo que ha de executar y de que se ha de precaucionar, remitiendo o dejando a su arbitrio aquellas operaciones que desde aquì no se pueden prescribir, y han de dictar los avisos que adquiera de los ingleses. Que sobre el supuesto de que se embarcan de trasnporte en la Esquadra para fines de tierra, los generos que expresa la relacion adjunta, y 500 hombres de 2º batallon de Portugal,con diez capitanes, diez thenientes, y diez subthenientes, mandado todo por un Theniente Coronel, se necesita saber el destino que ha de tener uno y otro. Que si como parece se ir la Esquadra del Mar del Sur sin tocar en Buenos Ayres, ay reparo de que se refresque en la Isla de Santa Catalna, lo qual conbiene mucho assì para la consevacion de la Gente, como por ser imposible llebar en la misma Esquadra aguada suficiente para viage tan dilatado y penoso como el del Mar del Sur, sin hacer escala. Que aunque la Esquadra llebara superabundantes repuestos de pertrechos, pues se probeen tantos, quantos se han pedido, y quatro meses de bastimentos mas, si cupieren en los vaxeles, pues hasta seis se aprontan. Es preciso advertir a Pizarro à quien ha de acudir para el remplazo de viveres antes que acave de consumir y en adelante para el de los pertrechos, o si con el ha de ir alguna embarcacion con los batimentos que no fuere dable acomodar en la esquadra atendido el transporte, acompañando a las ordenes que se den para la subsistencia de ella las correspondientes para cobrar sus tripulaciones y guarniciones los restos de sueldos de que no pueden ser satisfechos en Santander por no alcanzar para ellos los fondos destinados a este intento. Y que siendo como se ha explicado el fin de estas preguntas extender la instruccion que ha de llebar D. Joseph Pizarro para su Govierno y direccion, desde que haga vela en Santander con su Esquadra, espera S.A no solo que V.S avise con la brevedad posible lo que el Rey resuelba sobre los puntos tocados en este papel, si no todo lo demas que se ofrezca para evacuar esta materia con la claridad y acierto que se desea para el mejor servicio de S.M San Ildephonso 18 de agosto de 1740 Cenon de Somodevilla a Joseph de la Quintana.

Contesta Quintana: En consecuencia de este papel, ha resuelto el rey remita a V.S las copias adjuntas de las ordenes queha mandado S.M expedir al Virrey del Peru: Presidente de Chile: Governador de Buenos Ayres y Comandante de Montevideo para que por su contenido pueda V.S enterar al Señor Infante Almirante General de los fines a que ha destinado S.M la esquadra puesta al cargo de D. Joseph Pizarro,la tropa y pertrechos de guerra que en ella se han embarcado y escala que debera hacer al abrigo de las islas de Maldonado, a la entrada del Rio de la Plata,como parage mas combeniente que la Isla de Santa Catalina, assì para refrescarse y probeherse de lo que a la sazon pueda nezesitar, como para poder dar y dirigir desde allì inmediatamente los pliegos al expresado Virrey del Peru: Comandante de Montevideo y Governador de Buenos Ayres, para que à la vista con anticipacion de tiempo puedan estar advertidos y prebenidos de lo que importa en los asuntos que se les encarga, en que vera S.A igualmente la disposicion que se da para la subsistente de guerra y boca de esta esquadra, y para la satisfaccion del resto de los pagamentos que no se hayan podido executar de remate a su salida de santander, para que en inteligencia de todo y de que las ultimas noticias que ha tenido S.M del armamento de ingleses que se ha dicho para la Mar del sur, asegurar que se compone de siete Navios, los cinco de

Guerra y los dos cargados de mercaderias para comerciar ilicitamente en las costas de Chile y otros parages de aquellas costas, suponiendo se harian a la vela desde principios hasta mediados de este mes,contestando todo en llamar a este armamento la expedicion de Buenos Ayres y del Mar del Sur (lo qual puede proceder del animo que se lleba de hacer escala en la isla de Santa catalina u otra de aquellas inmediaciones), pueda S.A conforme al contexto de las citadas ordenes y estas noticias, hazer formar y dirigir la instruccion correspondiente a D. Joseph Pizarro y las demas ordenes que resulten al Ministro de la Esquadra, encargàndoles principalmente la buena armonia con que quiere S.M procedan assi entre uno y otro, como con el Virrey del Perù, Presidente de Chile y demas con quien deba y pueda tener enlaze esta probidencia importante, y sirva para que mas bien se logre y no se experimenten los perjuicios que muchas veces ya se han tocado de haver diferencia entre los Comandantes y Ministros de las Esquadras y Governadores y oficiales de tierra, que es quanto tengo que prebenir a V.S en este asunto,para que con lamayor brevedad tenga efecto lo determinado por S.M. Buen Retiro 24 de agosto de 1740. Joseph de La quintana a Cenon de Somodevilla.

Órdenes para los Gobernadores de las plazas del Mar del Sur, referentes a las ayudas que deben prestar a la Escuadra de Pizarro. A.G.S. Leg.- 397.2-1000 y 1002. Secretaría de Marina. José de la Quintana a José Manso. 24 de agosto de 1740. Madrid.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Los continuados avisos de las Ostilidades practicadas por Ingleses en los Mares y Costas de las Indias occidentales, y la de haver demolido y allanado las fortalezas de Portovelo y Río de Chagre con la de preparar una nueba Esquadra que manda el Gefe de Esquadra Anson, de seis vageles de guerracon mil hombres de tropa de Marina a sus Bordos, y provisiones para dos años, y un navío de transporte con Artilleria, Armas y municiones, con destino a esos Mares y promptos a hacerse a la vela (si ya no lo han executado), como el de haver armado algunos particulares de Bristol y Londres, quatro navios que todos compondran el buque de 1.200 a 1.500 toneladas para ir a hacer el Contravando en esas Costas, con la del justo recelo que deve tenerse de que logrado el paso de Cabo de Ornos, se junten estas fuerzas en las Islas de Juan Fernandez, y reparando en ella sus equipages intenten sorprehender algun puerto de los de ese Reyno para asegurar su retirada quando no puedan su establecimiento, ò lo que seia mas sensible que sin detenerse en estas costas pasasen a sorprehender à Panamà con el fin de establecerse y fortificarla, para darse la mano con Portovelo a tiempo que puedan emprender por el Mar del Norte asegurar y fortalecer este y la Voca del Rio Chagre para hacerse dueños de ambos mares, y dejar cortada la comunicacion de esos Reynos con estos, por tan precisa y necesaria garganta, como lo havia proyectado esta Nacion en otro tiempo. Han motivado la resolucion tomada por S.M de que con la maior promptitud y reserba se aprompte y salga para esos mares una Esquadra compuesta de cinco navios de Guerra, los dos

de a 60 cañones, y los tres de a 50, con un Paquevote al cargo del Gefe de Esquadra D. Joseph Pizarro, y que lleven a sus bordos 500 hombres de tropa de tierra con sus oficiales, Armas y demas necesario para oponerse y frustrar estas ideas de los enemigos con la maior diligencia y esfuerzo, como el que haviendo de hacer su escala en la voca del Rio de la Plata se le anticipe esta noticia por medio del Governador de Buenos Ayres al Virrey, Marqués de Villagarcia, con las demas prevenciones que reconocera V.S de la adjunta copia rubricada por mi para que en la parte que corresponda a ese Reyno y su jurisdiccion, se arregle V.S a su Contenido. Para que la expresada Esquadra pueda obrar sin pèrdida de tiempo, con conocimiento de lo que ocurra en los mares en el caso de haverse anticipado a ellos el enemigo: manda S.M que luego que V.S haya recivido esta, haga armar dos embarcaciones medianas y de buena vela y las despache a las Islas de Juan Fernandez para que reconozcan aquel surgidero y aguada, y den quenta de lo que fuese ocurriendo en ellas, estando siempre à la mira por los medios y en la forma que se estimare por mas combeniente del Navio o Navios que arribaren a ellas con ha de sus portes, o de si hubieren descubierto alguans recientes señales de haver estado anteriormente en ellas, y quanto en esta razon se abquiera lo participara V.S a los Governadores de Baldivia, La Concepcion y Balparaiso, para que estos puedan enterar de todo a los vageles de esta Esquadra que arribaren a ellos, o se acercaren a sus costas a tomar lengua con el especial encargo de que tengan preparada la tropa y sus milicias para el resguardo de sus Plazas y Costas, y de la cautela con que deven admitir en ellas a todo vagel, precisandole a echar sus lanchas o votes para adrse a conocer, ser de los de esta Esquadra por precaverse de que elenemigo intente sorpresa equivocandose con ella. Siendo regular que en tan larga Navegacion padezcan los equipages, y dependiendo de su prompta reparación, el que se asegure el Real Servicio a las importantes fines a que se destina esta fuerza naval, tendra V.S dadas las convenientes ordenes a los expresados puertos para que a su arribo se recojan y reparen los enfermos que sus oficiales echaren en tierra, y se les de el refresco y viveres que se necesitaren para el reposo y subsistencia de sus equipages, a fin que se hallen en estado de obrar a las primeras noticias que se tengan del enemigo, por lo que conviene perseguir, atacar y destruir a este, antes que se recobre el decadente estado con que por lo regular pueda llegar a esos mares. Haviendo bastante trafico de Mar en los puertos de la Concepcion y Balparaiso, mandara V.S se tengan numeradas la marineria que hubiese en ellos, y a la vista, el porte de sus embarcaciones, por si el Gefe de esta Esquadra le pidiese algun refuerzo de Gente, o la agregacion de algun vagel o vageles de los de su cargo, para que por todos medios se afiance mas el Real Servicio en la aniquilacion del enemigo, antes que su osadia consiga hacer algun insulto. En el caso que se dice al Virrey en la citada copia de carta, de que no havièndose descubierto los ingleses en esos mares, teniendose entera certeza y seguridad de ello, combendrà que la Esquadra se mantenga en la Concepcion por las razones que allì se expresan: prevengo a V.S que si sucediese asì, disponga que se la asista con puntualidad de todo lo que hubiere menester...pidiendo al Virrey los Caudales competentes a este fin, y tambien luego que llegue a esos parages espreciso socorrerla para el alivio de lo que suele padecer en la navegacion. Por ordenes de 13 de diciembre del año pasado 1739, se previno a V.S quanto conducia al resguardo de esas costas y de que se fuese dando noticia del navio o navios enemigos que se avistasen en ellas a todos los Governadores y Corregidores que median hasta la Capital de Lima para que estuviesen con sus milicias a la mira para resistir qualquier Ostilidad, y en los pueblos donde no hubiese fuerza para ello, que retirasen de la Costa los ganados para que el enemigo no se aproveche de ellos, lo que se repite en

esta, por lo que importa sus observancia, y de que el Virrey se halle prompto y seguramemte informado de quanto ocurra en esos mares. Y me manda S.M participar a V.S todo lo referido para su inteligencia y cumplimiento, y dejandose al arbitrio de los que han de concurrir, y obras que elijan y executen lo mejor con que estan mas a la vista de lo que puede ocurrir en esas distancias...Madrid 24 de agosto de 1740. Joseph de la Quintana a D. Joseph de Manso.

Proyecto que presenta Daniel Oleary para destruir el comercio de los Ingleses en la Costa de Guinea, bajo las condiciones siguientes. A.G.S. Leg 398.2-348 y 354. Secretaría de Marina. Daniel de Oleary. 1 de septiembre de 1740. San Ildefonso.

1.- Que se le aya de dar por el Rey una fragata de Guerra de 40 à 50 cañones mui velera, con 300 à 400 hombres de equipage comprehendida su guarnicion y viveres para seis meses de campaña o corso.
2.- Que a esta fragata del Rey agregara èl tres embarcaciones suyas mui veleras, bien equipadas y bastimentadas para asistirla en sus operaciones de Guerra y transportar a los negros que se tomaren a los Ingleses.
3.- Que estas embarcaciones compondran en el todo el buque de 400 à 500 toneladas distribuidas en la forma que expresa en su primer papel, y montaran hasta 30 cañones, con la tripulacion de 80 à 100 hombres, comprehendidos sus capitanes, officiales y voluntarios.
4.- Que a los capitanes de estas embarcaciones se despacharan patentes o Comissiones en Corso.
5.- Que S.M conceda al autor del Proyecto un Titulo o despacho de Capitan de navio sin sueldo, para poder mandar, no solo sus propias embarcaciones y a sus capitanes, officiales y equipages (dependiendo de la union y obediencia el logro y buen exito de la empresa), sino tambien consultar y proveer à todo deacuerdo con el que mandare la fragata del Rey por la buena direccion y bien del Servicio.
6.- Que aya de nombrar un escrivano, que bajo la aprobacion del Rey, y con titulo de Comissario ò Contador, aya de asistir en la Fragata de Guerra para llevar la quenta y razon de todo lo que se tomare sobre los enemigos, aprovechamientos y perdidas que huviere.
7.- Que se haga estrecho encargo al Capitan de la Fragata de Guerra para que consulte con èl todas las operaciones y maniobras que ayan de hacerse para ofender y perjudicar à los enemigos, mediante lo qual, y con la assistencia de Dios, espera se logre la empresa a honra y ventaja de S.M.
8.- Que durante esta expedicion no ayan de estar sugetos, la Fragata del Rey, sus tres embarcaciones y las demas que pudieren adquirir, y armar à ningun comandante de otra Esquadra.
9.- Que las gomas, marfil, polvo de oro, y demas generos y fructos de aquel comercio que se cogieren sobre los Ingleses, se cargaran en el navio o fragata de S.M para

conducirse à España, y los negros se transportaran a las colonias españolas en America que S.M determinare en las tres embarcaciones expresadas y las que se quitaren a los Ingleses, hechandose a pique las que de estas no sirvieren, cuyos equipages se pondran en tierra en la misma Costa de Guinea.
10.- Que en el caso de que tenga S.M por mas conveniente, separen los negros a las Islas de Canarias, ò à otra parte, se considerarà el precio de ellos segun el que se ha satisfecho corrientemente a los Ingleses por su Asiento llamado de negros.
11.- Que las utiliades que resultaren de esta expedicion se distribuiran por iguales partes entre el Rey y el autor del proyecto, pasandose a èste en quenta el valor intrinseco de los efectos y navios que se destruyeren à los Ingleses, cuyo numero, calidad y precio se arreglara y determinara por lo que declaren los officiales de la Fragata de S.M.
12.- Que dentro de tres meses à mas tardar tendra sus tres embarcaciones prontas à hacerse à la vela en el Puerto de San Sebastian, ò el de los Passages, ofreciendo estrechar sus disposiciones para que lo esten antes si pudiere ser, a fin de acelerar su empresa.
13.- Que en el caso de que se ajuste la paz con los Ingleses antes del principio o fin de esta expedicion, se le indemnizara por S.M de los gastos y daños que le resultaren, y se le recompensara de lo que huviere que restituir a Ingleses por acuerdo o convenio que se haga con ello.
14.- Que se hayan de expedir ordenes al Intendente residente en San Sebastian para que le facilite toda la assistencia y auxilio que huviere menester para la havilitacion de sus navios,considerando este servivio como propio del Rey.
15.- Que en caso de perdida de alguno ò algunos de sus navios en esta expedicion, se sugeta à la compensacion que la piedad de S.M determinare, como tambien por lo que mira a las demas clausulas y condiciones que quieran imponersele y añadir a este proyecto, o lo que considerare a proposito el Almirantazgo, inclinandole mas su celo al interes y gloria de S.M que el lucro y beneficio particular que puede resultarle, contentandose con el honor de haver servido a S.M y destruido a los Ingleses sus enemigos. Ildephonso 1 de Septiembre de 1740.
Respuestas y addiciones al proyecto de D. Daniel Oleary.
1.- Concurrira con una fragata del rey de 50 cañones armada, y tripulada de su Real quenta y bastimentada como se propone.
2.- admitesse esta condicion indispensable.
3.- idem.
4.- se concede.
5.- Se le dara un titulo de capitan de Mar y Guerra, en cuya distincion mandara a los capitanes de estas embarcaciones, siempre subordinados al de la Fragata de S.M.
6.- Este escrivano o ministro sera el mismo que se nombre para la Fragata, y si para resguardo de sus intereses quisiere nombrar persona que con concurrencia o en asistencia de este lleve la quenta y razon de los efectos aprehendidos, se le permitira con la condicion de que los registros e instrumentos que se causaren no valdran sino fueren legalizados por el escrivano a Ministro de la Fragata.
7.- Sera del cargo del Commandante de la Fragata del rey la direccion de toda la empresa, pero se prevendra a este oiga y siga los dictamenes de Oleary, en los que manifiestamente no se oponga al servicio del Rey.
8.- No hay necesidad de pactar esta condicion, pues no puede darse el caso de que se junte este armamento con otra Esquadra.

9.- Si los negros se llevaren a la America, ira con ellos la persona o personas que se consideraren necessarias para intervenir en las ventas y resguardar la parte que toque a S.M del producto de ellas. Lo demas como se propone.
10.- Si huviere precios establecidos a los negros en la Real cedula despachada a la Compañia Inglesa del assiento de ellos, se tendran presentes para la satisfaccion de la parte correspondiente a Oleary en los que se lleven a Canarias u otra parte, y sino, se estara a los precios a los que la misma Compañia los ha vendido estos ultimos años en nuestras Colonias, descontandose por mitad los gastos que se causaren por su conduccion y subsistencia.
11.- Como se propone en que a la distribucion por la mitad de las utilidades que se saquen, pero por lo que mira a la quema y destruccion de embarcaciones de ingleses se ha de caminar deacuerdo con el Capitan de la Fragata, tasandose su valor por èste, y el Ministro oyendo antes a Oleary y a los officiales de la Fragat que ayan tenido intervencion en estas operaciones, bien entendido que este abono, entanto se ha de hacer en quanto no excediere del producto liquido de los dos tercias partes del todo de las utilidades.
12.- Como lo propone por lo que mira a los tres meses a contar desde el dia en que se aprueba esta proposicion.
13.- No se admite esta condicion por lo que mira a la indemnizacion en el caso de hacerse la paz antes de perfeccionada la empresa, pero se le ofrece la compensacion de llo que a vuelta de viage mandare S.M restitur a Ingleses, si por algun capricho o articulo de paz se pactare semejante condicion.
14.- Se le concede.
15.- Sera mui propio de la piedad de S.M remunerar el merito que adquiriere el autor del proyecto en su execucion, a proporcion de su importancia y del acierto que con la dirija.

Instrucción para José Pizarro. A.G.S. Leg.- 397.2-1026. Secretaría de Marina. 3 de septiembre de 1740. San Ildefonso.

Instruccion que se da al Gefe de Esquadra D. Joseph Pizarro deducida de las resoluciones que ha tomado S.M con motibo del armamento y destino de la Esquadra de su cargo a la Mar del Sur, en inteluigencia de que copia de ella se remite al Comisario real de Guerra de Marina, D. Manuel de Diego y Escovedo, para su observancia a la parte que le toca: Los motibos que han dictado la providencia de que se dirija a la Mar del Sur esta esquadra compuesta de los vaxeles Assia, Guipuzcua, Esperanza, San Estevan, Hermiona y el Paquevote el Real Mercurio, son los de asegurar aquellos dominios de los insultos y hostilidades que intenten acometer Ingleses, persiguiendo y atacando los vaxeles de Guerra que pueden destacar a aquel intento y marchantes para hacer el ilicito Comercio, y determinadamente contra la Esquadra del Comandante Anson, que se supone compuesta del navio nombrado El Centurion de 60 cañones, de las fragats el Sovern y el Gloucester de 50, la Perla de 40 con dos morteros, el Wagen de inferior porte al de la Perla, de una chalupa, y de los navios merchantes de 300 toneladas cada uno, cargados de Mercaderias y

provisiones para 18 meses, y 1.000 hombres de desembarco distribudos en toda la esquadra, la que segun las ultimas noticias que se han tenido de Londres, deba partir desde luego de Inglaterra para la Mar del Sur, dandose por cierto haria escala en la isla de Santa Catalina, u otra de aquellas inmediaciones para hacer aguada y refrescarse. En este suppuesto y en el de que por el Almirante se han dado todas las providencias necesarias para que nuestra Esquadra este tripulada y guarnecida con la Gente correspondiente, llevados con abundancia los pertrechos necesarios a su armamento, respetos y repuestos extraordinarios, seis meses de viveres para sus dotaciones, y quatro para los 500 infantes del 2º Batallon del Regimiento de Portugal, que han de transportarse en ella, observara lo siguiente: Hecho cargo de lo mui mucho que conviene al servicio del Rey se transfiera con estas fuerzas a aquellas costas para embarazar los progresos que podria hacer Anson si lograse llegar a ellas con las de su mando con anticipacion, y de que sera mui posible que hago que entienda el Almirante Norris, que D. Rodrigo de Torres saliò con su Esquadra del Ferrol, se ponga con la de su cargo ara bloquearle sobre Santander, no omitirà D. Joseph Pizarro providencia, ni perdera instante, que conduzca à que con la brevedad posible pueda hacer vela con los cinco vaxeles y un paquevote, embarcando y distribuyendo en ellos el Theniente General Comandante de la Troap, 9 Capitanes (el uno de granaderos), 10 Thenientes, 10 Alfereces, un ayudante, un capellan, un cirujano mayor, y 500 entre sargentos, tambores, Pifanos, Cavos y Sldados, y las Armas y Municiones que se le ha prevenido ha de transportar y le avra facilitado el Marques de la Conquista, Real Comandante General del partido de Quatro Villas. Dirijira desde Santander su navegacion a la Boca del Rio de la Plata (segun el derrotero que ha de formar, y de que ha de remitir a esta señoria antes que parta, dos copias cerradas y selladas, la una para S.My la otra para el Señor Infante Almirante General, y dara fondo al abrigo de la Isla de Maldonado. Inmediatamente que lo execute despachara un oficial con los dos pliegos de la via reservada de Indias (original y duplicado) que se le dirigen con esta instruccion, rotulados al Comandante de la plaza de Montevideo, encargandole remita sin detencion al Governador de Buenos Ayres, los que en los propios pliegos se incluyen para el, y tambien a este (a ambos por escripto), dirija en diligencia con distinto correo para precaver el extravio, los que bajo su cubierta se escriven por la propia via reservada al Virrey del Perù, y Presidente de Chile, (de que acompañan aquì copias para su Govierno), a quienes tambien escrivira D. Joseph Pizarro noticiandolos de su llegada, el estado de la Esquadra, y lo que le pareciese conveniente, para que con anticipacion a su arrivo a aquellos Mares, puedan dar sus providencias. De los expresados dos pliegos retendra el original, y el duplicado lo entregarà à su segundo Commandante, antes de hacer vela de Santander, para que lo lleve en su navio, a fin de que en caso de separacion por algun accidente irremediable, pueda el que de los dos llegare primero al Rio de la Plata remitirlo al Commandante de Montevideo. Al propio tiempo solicitarà de este y del Governador de Buenos Ayres, quando no pueda facilitarle el todo, le provea de lo que huviere menester, para proseguir su viage, en inteligencia de que para que lo executen ambos en las cantidades y especies que les pidiere, y el Ministro de la Esquadra se les comunican y incluyen enlos referidos pliegos de la via reservada las ordenes de que acompañan aqui copias. Evacuadas estas diligencias con la brevedad posible despachara aviso a España con el que dara quenta de su arribo de lo que le huviere ocurrido en la navegacion y del dia en que sale a la mar con toda su Esquadra, tropa y municiones de trasnporte en prosecucion de su viage, y montando el Cavo de Ornos, se dirigira a tomar el Puerto de Chile, assi para reparar las tripulaciones de la fatiga de tan penosa navegacion y hacer viveres, como para

dquirir noticias de Ingleses, las que tendrà ya a su arrivo su Presidente si huvieren entrado en la Mar del Sur, respecto de que en las ordenes que se le dan y de que acompaña aquì copias, se le encarga despache dos embarcaciones à las Islas de Juan Fernandez para que reconozcan su surgidero y aguada (donde es regular fonden Ingleses, y aun intenten fortificarse para favorecer el Contravandoy embarazar el de los demas naciones) y que inquieran de no veer en aquel parage Vaxeles de enemigos si ay señales recientes de quehan estado alli. Si le diere noticia de que con efecto se halla Esquadra enemiga en la Mar del Sur, luego que aya reparado la suya de lo que pueda faltarle reteniendo la tropa y municiones detransporte, la porcion que considere precisa, puesto que tanto la tropa como las municiones han de aplicarse à los fines de Mar y tierra, segun convenga al mejor servicio del Rey, y remplazando la marineria que le falta con la que expiden al Virrey del Perù, reconocera que ademas de los viveres y pertrechos quenecesite la Esquadra ha de facilitar no solo el caudal, que sea menester para que se paguen los alcances que hicieren los officiales, tropa y tripulaciones, segun los instrumentos justificativos que debera formar el Ministro de la Esquadra reglado a las noticias que le de D. Manuel Garcia Gomez, Ministro de Marina en Guarnizo, a no poderle entregar en tiempo formales ajustes de que consta el descubierto de cada uno, sino para la paga de gratificaciones demesa, sueldos de officiales, tropa y marineria que en su estado alli fueren venciendo conforme a los ajustes que por el proio Ministro han de hacerse y autorizarse. Y en este supuesto no se omitirà officio, ni diligencia para que se execute uno y otro con la puntualidad que quiere el Rey, por depender de estas providencias este la Esquadra en aquella aptitud que conviene. Debiendo como esta advertido, embarcarse de repuesto en la Esquadra aquella ropa que (despues de repartida en la gente de ela la que sea menester), sobrare de la que se huvieren remitido de villas y San Sebastian, sea a proposito para Marineros o para la tropa. Cuydara el Ministro de que se conserve para que conforme a la necesidad, y de acuerdo con D. Joseph Pizarro se distribuya entre las dotaciones, en inteligencia de que el que reciva sele ha de descontar su importe de su paga corriente a un precio proporcionado, y que se ha de tener en deposito para traerlo a España. Tambien se han de llevar en la Esquadra como esta prevenido, 80 quintales de fierro y Acero en diferentes herrages, que avran encaminado D. Manuel de las Casas y D. Manuel de Olarte, para que se vendan en aquelloa parages en que se conozca tendran mas estimacion de quenta de S.A, à fin de que por su disposicion se atienda con el producto a diferentes importancias del Servicio de S.M. Y siendo el Puerto de Arica el que parece mas à proposito para desembarcar este fierro por no distar que 110 a 120 leguas de Potosi, y poderlo conducir con menos gasto para la comodidad que se encontrara en el, de cavallerias y demas que se necessite para el trasnporte: se encarga a D. Joseph Pizarro toque en el referido Puerto con la Esquadra y a D. Manuel de Diego y Escovedo, haga desembarcarlo, y que sin perdida de tiempo se lleve a Potosi y demas minerales de su contorno, donde se vendera con maiores ventajas, especialmente los herrages, sirviendole de govierno, que aunque el precio à que regularmente se paga el quintal de fierro en bruto de 4 arrobas es de 30 a 40 pesos, el de las almaganetas de 70 a 80, el de las combas de 60 a 70, y el de las palas, azadones y demas herrages aesta proporcion, ha de solicitar el posible aumento en ellos, para lo qual procurara informarse, como tambien D. joseph Pizarro, de los officiales Reales y de otras personas de inteligencia en esta materia, del precio a que a su arribo valgan estos gèneros, abundancia o carestia, que de ellos se experimento, y demas particularidaddes que conduzcan a que se logre el mayor beneficio. Para la publica y libre venta de este fierro ya se han embiado al Ministro de la Esquadra las ordenes convenientes, de que devera usar segun fuere menester, y

hecho cargo de que importa mui mucho que en ella se gane el tiempo, assì para que sin detencion se pueda ir remitiendo a España el producto, como para evitar que la Esquadra no se detenga, despachara encargados de esta comisión sugetos de su mayor satisfaccion y confianza, enquienes concurra celo, inteligencia y desinteres, instruidos de quanto contemple conveniente, para que con las ventajas y brevedad possible vendan las porciones que se fien a su cuydado. El Ministro llevarà quenta y razon formal de las partidas que entregue haciendo los cargos à los sugetos que ayan de passar a la venta, y cancelàndolos luego, que con el producto le exivan los instrumentos justificativos intervenidos por los officiales Reales de los parages donde se huviere celebrado, que comprehendan las cantidades vendidas, sus precios y producto total, los quales tendra D. Manuel de Diego y Escovedo, para que en restituyendose a estos Reynos satisfaga con ellos a la gente que se le pidiere y debera dar. Conseguida la venta de los expressados generos en los terminos prescriptos, y depositado el producto en parage el mas seguro, se ira remitiendo en porciones de a sesenta mill y diez mill pesos a España, en cada embarcacion ò aviso que se despache con intervencion de officiales Reales que huviere, para que consignados a S.A los asienten en partida de registro, en inteligencia de que tanto allà, como acà, es libre de derechos todo este caudal, segun lo resuelto por S.M y previenen las Reales Ordenes que se le han dirigido. Tendrà D. Joseph Pizarro el especialisimo cuidado de informarse mui particularmente de el estado y circunstancias de la Armada del Sur, las de sus Officiales, Vaxeles de que consta, Artilleria que montan, tropa que la guarnece, su regimen y metodo de servicio, y de todo lo que pertenezca a Marina, para dar quenta a S.A y poder proponer despues lo que juzgase conveniente establecer para elmejor servicio del Rey. Se le encarga haga que por los mas habiles Pilotos se fondeen los puertos y levanten planos tanto de ellos y de las costas, como de todas las Plazas y fortificaciones con expresion de su estado, tropas que los guarnecen, metodo de servicio, numero y calidad de su Artilleria y municiones y pertrechos de guerra, a fin de que en restituyendose a España, los pase a manos de S.A y se logre el mas exacto conocimiento de aquellas costas. Despachara con frecuencia Avisos en que participe su arribo a la Mar del Sur, estado que tenga la Esquadra, noticias que encuentre y adquiriere despues de Ingleses, si han estrado o no en aquel Mar con expresion de Vaxeles, numero y fuerza de que se componga su armamento, expedicion que proyecten, y todo lo demas que ocurra en su comision digno de la noticia de S.M y de S.A, procurando que al mismo tiempo escriva el Governador del Puerto donde se hallare, y los de sus inmediaciones. Como la experiencia, repetidamente ha manifestado los graves perjuicios que se han seguido al servicio de S.M por no aver avido entre los Comandantes de Mar y de Tierra y Ministros, aquella buena armonia que assegura los aciertos en las expediciones: manda S.A que tanto D. Joseph Pizarro como D. Manuel Diego de Escovedo, observen entre sì la mejor correspondecia en lo que fuere peculiar del empleo de cada uno, y que reciprocamente lo practiquen con el Virrey del Perù, Presidente de Chile, Governadores y demas Ministros de aquellos dominios con quienes puedan tener enlace esta expedicion, dirigièndose todos de comun acuerdo a promover la mejor defensa de las Plazas y Costas, y a destruir a los enemigos que intenten hostilizarlas, esperando S.M y S.A del valor, celo y conducta de D. Joseph Pizarro desempeñara con el acierto que hasta aqui la especialisima confianza que se ha hecho de su Persona, fiandole una importancia de tanta gravedad, como la que se deja comprehender, no dudando que siendo el fin como se ha explicado, destruir y aniquilar enteramente los enemigos de S.M que se encaminen a aquellos Mares, y determinadamente la Esquadra del Almirante Anson, observara no solo todo lo que

aqui se le previene, sino que ademas practicara quanto le dictara sus experiencias, conducente al mismo effecto, teniendo la livertad que en las ocurrencias y casos no comprehendidos en esta instruccion (a que por la suma distancia no es posible dar providencia desde estos Reynos), practique lo que conciva mas util y ventajoso... Sal Ildephonso, 3 de septiembre de 1740.

Comentarios sobre la ejecución del proyecto de Daniel Oleary. A.G.S. Leg 398.2-362. Secretaría de marina. José de la Quintana al Marqués de Villarias. 6 de septiembre de 1740 Buen Retiro.

Como para poner en execucion las hordenes que resultan del proyecto aprovado de D. Daniel Oleary, me ha sido preciso enterarme del todo que propone y de lo que se le concede, escrupulizaria mucho mo conciencia y mi amor al Servicio de S.M si antes de expedir las hordenes dejase de hacer presentes a S.M los perjuicios e inconvenientes que encuentro a mi entender en la practica de este proyecto, assi acia los intereses de S.M como al comun de sus vasallos, segun el modo y circunstancias con que va a establecerse. Los perjuicios a los intereses de S.M se ven en que aùn sentado por conveniente y accesible el objeto a que se dirige este proyecto, todas las veces que es circunstancia que se empleè costeada y mantenida de quenta de S.M la fragata que se propone como parte principal y mayor de este armamento, se encuentra desde luego el reparo de que siendo la menor las tres embarcaciones que deve poner este interesado, son poco las utilidades que se dejan a S.M para los crecios costos de avio y subsistencia de la expresada fragata, mayormente quando con las reintegraciones que se capitulan deve hacer S.M en los cassos que se prescriven seria tan reducido el haver que resultaria a S.M, que en mucho desigualaria al gasto, aùn quando fuesen crecidas las producciones o presas que se hicieren en este corso, por cuia razon, haviendo S.M de mantener los mas fueret y gravoso de este armamento, como esta combenido, tendria por acertado para que se verificase, sin un conocido daño, o que se hiciese del todo por S.M, llevando a este sugeto con algun caracter e intereses, para que instruise al comandante de lo que entendiese util al intento si se le tiene por inteligente y practico del modo y parages en que hacen los Ingleses el trato de los negros en la Costa de Guinea, o dejando por su quenta la fragata de S.M de que se trata, con la obligacion y fianzas de restituirla concluida la campaña, en el estado que la reciviese, que hiciese por si solo este corso vajo las reglas en que lo executan los vasallos de S.M y esta prevenido en la hordenanza en que demas de la oferta que podia hacersele para que entrase en el empeño de que a medida de como saliese, de èl seria la gratitud de S.M para premiarle. Encontrava el beneficio del vaxel que se le da el uso, y que tantas utilidades puede producirle, quantas concive en suproyecto, excusandose por qualquiera de estar dos medios la especie de Compañia que quiere formarse entre S.M y este interesado, si vien tendria yo siempre por mas ventajose que se hiciera este corso por quenta de Oleary, y respecto de lo mucho que indispensablemente han de sufrir los equipages en las regiones donde deven mantenerse cuia interperie no podran tolerar

los españoles no acostumbrados a ello, y que sobrellevan los Ingleses a fuerza de lo que les frecuentan y mucha perdida de gente que padezen sin embargo de los puertos que ellos poseen en donde poder hacer escalas y repararse, que anosotros enteramente nos faltan. Los perjuicios del comun, y que S.M procura atajar, siempre con la atencion propia de su justificacion son patentes en la concesion de la libertad que se capitula de transportar los negros a la America en las tres embarcaciones con que se introduce este interes o con el pretexto de venderlos , que tal vez habra sido la unica mira de mi proposicion, pues ademas de que este paso esta prohibido absolutamente por S.M a toda armada, seria mui dañosa la observancia de esta extension asi por el mal uso que de ella podria, sin mucha dificultad, hacer por mas que se quisiese precaucionar, como porque pondria consiguientemente en una justa sospecha e inquietud no merecida, al comercio de España, de serle esta providencia contraria a los fines con que se esforzo al emprestito de los 500.000 pesos, y aùn a la reintegracion de los otros 500.000 que estan entregandose por quenta de los permisos que le estan concedidos, cuias reflexiones todas que hago lleno de celo y que suplico a V.E ponga en la consideracion de S.M espero mire su Real piedad con la venignidad que acostumbra, para resolver no obstante lo que mas sea de su Real agrado...Buen Retiro 6 de septiembre de 1740 Joseph de la Quintana al Marques de Villarias.

Valoración de la Junta del Almirantazgo del proyecto de Daniel Oleary. El Marqués de Mari y Francisco Cornejo censuran a José de la Quintana. A.G.S. Leg 398.2-359 y 360. Secretaría de Marina. Marqués de Mari a Cenón de Somodevilla. Septiembre de 1740. San Ildefonso.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Hemos visto y reconocido con atenta especulacion el adjunto papel del Señor D. Joseph de la Quintana que de orden del Señor Infante Almirante General nos ha remitido V.S para que sobre èl expongamos nuestro dictamen. Y hallandonos que las reflexiones con que apoya este Ministro el suyo, y intenta destruir o alterar en el todo el proyecto de Daniel Oleary, ponderan el perjuicio que de llevarse a efecto, segun el modo y circunstancias con que và a establecerse, cree resultarà à los intereses del Rey, y à los de sus vasallos, nos ha parecido distribuir tanbien en estos dos puntos nuestro discurso, respondiendo por su orden a los argumentos que contiene el citado papel, para que confrontadas unas y otras razones, pueda S.A formar seguro juicio y concepto tan importante. La suposicion del perjuicio de los Reales intereses, sobre que vierte el primer punto, se asienta y adelanta à nuestro parecer, por el Señor Quintana sin un cotejo exacto de las ventajas ò perdidas à que esta sugeto el Proyecto de Oleari, assi por parte de èste, como por la de S.M. Parase su consideracion solo en la utilidad que resulte de la distribucion de los efectos que se tomen a Ingleses, como si a este se hallase ceñido todo el interes de la empresa, y no hubiese que consultar otras circunstancias de mayor entidad que concurren en ella y dan un fuerte contrapeso, puestas de parte de S.M à qualquiera ventaja, que a primera vista parece lograr Oleari.

Es verdad que este no pone para expedicion mas que sus tres embarcaciones, y que el valor de ellas no equivale, aùn comprehendidos los gastos de avio y subsistencia, al importe de la Fragata del Rey y de su manutencion; pero sobre la diferencia que debe considerarse en la contribucion de estas partes, de un Soberano a un particular, pesa mucho acia Oleari la reflexion de que expone con sus tres embarcaciones todo quanto tiene, y hasta su propio vida. Pone el Rey la Fragata, pero con ello no hace gasto alguno extraordinario, pues aùn sin este destino, avia de mantenerse armada en el puerto, y siendo assi que quando mas el lucro materia de la empresa mejorara a Oleari en una sexta parte, verificada la reintegracion que capitula de los efectos que se tomen y no se aprovechen, ceden a favor del Rey todas las demmas consequencias de ella, como son el honor y gloria de sus armas, y la ruina, confusion y consternacion de sus enemigos, de que nacera, que excarmentados estos con un golpe tan inopinado, aplicaran sus fuerzas en mayor numero al resguardo y seguridad de los diferentes ramos de su comercio, que con esta diversion, abandonaran otros intentos contra esta Corona, que si los han de seguir recreceran considerablemente sus gastos, y que al paso de sus empeños se augmentara su inhavilitacion y repugnancia a continuar una guerrra que les es tan onerosa, y consequentemente depondran la presente arrogancia y se prestaran mejor a una paz ventajosa a esta Crona. Esto es lo que no ha tenido presente el Señor Quintana, ni tampoco que esta no es ocasion, en que sobre ganancias futuras se dispute el tanto mas quanto con el interesado empeño de un particular comerciante, pues es menester que haciendonos cargo de la gloria y ventajas solidas del soberano, elevamos nuestro espiritu al grado correspondiente de consideracion midiendo las proporciones segun el merito de la empresa, y haciendo la reflexion de que no debe ser sensible el tal qual alivio, con que se aliente la esperanza y empeño de Oleari, una vez que hà de salir ò sacarse de los despojos de los propios enemigos, que son los que unicamente pueden padecer, y facilitar con el daño que experimenten en esta parte, la satisfaccion y desagravio que es natural resulte a esta Corona, y debe hacer parte del interes de ella. La proposicion que hace el Señor Quintana de que se lleve a effecto la empresa sin concurrencia de las embarcaciones de Oleari, acompañando este sugeto con algun caracter y interès para que instruya al Comandante de lo que conciva conveniente al intento, se destruye por si misma, pues fuera de que aùn assi avra de cedersele alguna parte del util contra la maxima del mismo ministro, sera menester o empeñarse en la empresa con solo la fragata (lo que no es dable), o fletar de quenta de la Real Hazienda otra embarcaciones para sobsistir a las de Oleari. Si lo primero vendra à privarse a la Fragata de una asistencia valida y oportuna, assi en su navegacion como en ocasion de combate, y se echaran menos las expresadas embarcaciones para entrar en poco fondo para el trasnporte de los negros y efectos que no pueda cargar la fragata, pues aunque se diga que para esto podran servir las que se tomen a Ingleses, es preciso se caiga en el inconveniente de tener que sacar para su manejo Marineria de la misma fragata, que tal vez hara falta en ella. Si lo segundo, desde luego se causa a la Real Hazienda un gasto sin necessidad, y con la contingencia del exito, nunca sera compensacion sufficiente lo que se aplique al Rey de la parte que podria segun el Proyecto tocar à Oleari, ni los esfuerzos de este hallaran incentivo equivalente enqualquiera otra remuneracion que se le ofrezca. Tampoco tiene mucho fundamento la otra proposicion del Señor Quintana, de dexar a Oleari por su quenta la fragata de S.M, con las condiciones que expresa, pues aùn quando le fuese possible otorgar las fianzas necesarias bastarian estas à revelar el secreto de la expedicion al que esta enlazada la esperanza de su logro, serian menos seguras las utilidades de la Real Hazienda, ninguno el honor de sus armas, y mas arriesgado el exito porque no podria ir la Fragata con la fuerza que tendra si se emplea armada de

quenta de S.M. Ni Oleari se sugetara a encargarse de un gasto tan quantioso, y a ser responsable de los acasos que pueden sobrevenir a la expedicion mejor dispuesta. Y sobre todo para el efecto de la que se trata, solo puede conatrse con su idea en los terminos que la propone, y a que se le ha logrado redicirle despues de mucha solicitud, sin que por variar el modo, convenga alterar la substancia, o desvanecer una empresa que juzgamos tan util y ventajosa al rey. Correspondiendo se efectue el golpe, a que se dirige esta empresa por los meses de enero y febrero, tiempo en que es natural no sean tan excesivos y fuertes los colores en la costa de Guinea como en las demas estaciones del año, parece no ser tan inminente como pondera el Señor Quintana el inconveniente de que ayan de sufrir mucho los equipages, especialmente siendo los españoles por la constitucion de sus temperamentos mas aptos à a quel clima calido, que los Ingleses, Holandeses y otra naciones septentrionales que exercen aquella navegacion, las quales como mas distantes de la zona torrida, es necesario sientan mas y resistan menos unos influjos tan contrarios à los que experimentan en su Region, sin que en tanta discrepancia valga la razon de la fracuentacion, pue nunca se verificaria esta haciendose intolerable (como se supone) al principios los efectos de una mutacion tan notable, con que cediendo este reparo a favor del proyecto observamos igualmente quue se destruye, ò implica en la proposicion del mismo Ministro de que se dè a Oleari la Fragata, pues en este caso seria menester darle tambien Marineria de España, por no quedarle otro recurso y esta se veria expuesta a los propios travajos. Con esto parece quedan sifficientemente satisfechos y disueltos los reparos que contiene el primer punto del papel del Señor Quintana, y pasando brevemente al segundo notamos que este Ministro se esmera en hacer presentes los inconvenientes que puede haver en que Oleari lleve los negros a la América, quando este no tiene semehante empeño, pues se allana a ponerlos donde determinare S.M como lo manifiesta claramemte la condicion 10 de su proyecto, y la expresion que se hace en el papel con que se acompañò, y es que "si mereciere la Real aprovacion el proyecto se informara S.A del parage a donde sin inconveniente y con utilidad se puedan llevar los efectos y los negros.". Se nos hace mui reparable que los dos citados lugares no ayan parado la atencion sel Señor Quintana, o que para no observarlos aya podido tanto su preocupacion y animo preparado à impugnar este proyecto, y que quiera exaltar su aplicacion al bien comun y del Comercio con un mendigado y insubsistente opretexto como si enesta parte fuese menos cuydadosa y interesada la atencion de S.A, que ya en calidad de protector del comercio y ya por su natural propension al beneficio de los vasallos de S.M tiene su animo mui distante de cnsentir ni proponer cosa que le sea ruynosa y perjudicial como lo ha acreditado en todas las ocasiones. Por lo que llevamos expresado se viene en conocimiento de la debildad de los dos puntos en que el Señor Quintana establece los fundamentos de su representacion, y para confirmacion de que en ella ha procedido con equibocacion, debemos hacer presente que de quanto expone se arguye no haverse parado a pensar la entidad del proyecto, que es mayor de lo que aprimera vista se descubre, y en que sin duda hallaria si le volviese a examinar las ventajas que de su practica resultan a favor del Real Servicio, aun sin entrar en quenta, que quiza podria enterado el capitan, y offciales de la fragata de la constitucion y circunstancias de aquellas Costas, genero y forma de comercio que hacen ingleses en ellas, subministrar especies que bastasen à etablecerse por nosotros una Compañia que aniquilase la de ingleses. Confesamos que la empresa esta expuesta à todos aquellos accidentes que por regular tienen los que se hacen por mar y a parages tan no practicados de nosotros, y a los que estan a disposicion de la suerte de la Providencia, pero este temor no debe acobardar ni suprimir la vigorosa resolucion que es necesaria en casos de esta naturaleza, y de que ha dependido siempre el logro de los mas arduos

designios. No se opone la prudencia a que se arrastren y superen los riesgos que son comunes a toda empresa, quando la ventaja que puede resultar es de importancia, y los daños de leve monta. Nada ay en este particular que no ayamos reflexionado y mirado con prolixa aplicacion quando se nos dio a examinar el proyecto de Oleari, y convencidos de su conveniencia al real Servicio, formamos dictamen de que debia admitirse con las modificaciones o limitaciones que se hicieron antes y despues que se extendio. Este es nuestro parecer y que debe llevarse a efecto el proyecto de Oleari en los terminos y con las condiciones convenidas y aprovados por S.M como podra V.S hacerlos presente a S.A para que disponga y determine lo que fuere de su superior agrado. San Ildephonso 3 de septiembre de 1740 Marques de mary a D. Cenón de Somodevilla.

Resumen de lo acontecido en el viaje de Rodrigo de Torres. A.G.S. Leg 396.1.2-459. Secretaría de Marina. Rodrigo de Torres a Cenón de Somodevilla. 22 de Septiembre de 1740. Puerto Rico.

Mui Señor mio. Por mis ùltimas de 31 de Julio, dava quenta de mi salida del Ferrol, haviéndome mantenido todo este dia bordeando la Costa a esperar algunos Navios que tenian sus Lanchas aún en tierra. Pero incorporados aquella tarde, segui mi derrota con viento favorable, el que me continuò todoel viaje, con intermision de algunas bonanzas, y el dia dos de Agosto reconoci una Fragata Olandesa qie iba a Cadiz, segun sus conocimientos, y la detuve dos dias a fin de que no pudiese dar noticias a Ingleses de nuestra derrota. El seis del mismo, Nortesur con Lisboa como 90 leguas, apresamos una valandra cargada de trigo, y una Fragata cargada de Bacalao, que hacian viage para la dicha Lisboa. La primera venia de la Nueva Inglaterra, y la segunda del Banco de Terranova. El dia ocho se descubrieron cinco embarcaciones que tomaron caza de todo el dia: apresò la Reyna tres, dos Fragatas y un Bergantin que iban lastrados de sal para la Nueba Inglaterra. Hacia quatro dias faltaban de Lisboa, donde dijeron, se sabia ya por desertores, havia salido esta Esquadra para la America. Este dia se separò el Navio el Principe boluntariamente, y al siguiente se descubriò un Navio que venia a incorporarse, que le tuvimos por el mismo Principe, pero despues, en el dia siguiente que se incorporò supimos que no era èl y quedamos con el sinsabor de no haverle reconocido, haviendo anochecido a una legua de nosotros, y segun la confianza con que navegaba, se hizo juicio fuese algun Olandes. El 25 por la tarde refrescò la Brisa, con mar gruesa y chubascos, que hizo travajar a los Navios vastante, y haviendo seguido el 26 a las 5 de la tarde desarbolò de su mastelero mayor el Principe, haviendo rompido su cofa, y rendido una peinada de los Baos Mayores. La Santa Ana rindiò su mastelero mayor, pero le puso conserva hasta el dia siguiente que le canviò. El Santiago rindiò sus Baos de Gavia, y al dia siguiente se repararon estos dos, y el Principe, con el pedazo de masteletro que le havia quedado formò su bandola para poder largar una Gavia tomados todos los rizos. Este Navio padeciò mas por los descompasados valances que da. Embie mi carpintero mayor para que lo reparase, y sólo reconoció haver rendido tres Baos vacios en la Bodega. El fuerte hacia alguna

agua, y todos con porcion de enfermos que passavan de quinientos en la Esquadra, el día 6 de septiembre se llamó a punto, y nos hallàvamos en la Capitana a 50 leguas de la Isla de San Martin, y los mas Navios tenian el mismo punto, con diferencia de 20 leguas, y algunos de 80. Los enfermos se havian aumentado, que passavan de 700 y 60 muertos, entre ellos el Coronel D. Pedro Faustino de la Encina, Comandante de la tropa de tierra. Este perjuicio se comenzò à experimentar desde que pasamos el Tropico. Desde este día comenzaron a ser los tiempos mui Bonancibles y mui sucios. El 9 de Septiembre, por la tarde, descubrimos ocho velas por la proa, las que embiè a reconocer por la Reyna, pero haviendo sido viento mui bonacible, y hallarse avstante distantes, no se ha podido conseguir. Toda la noche seguì mi derrota en busca de las Islas, y al amanecer del 10 se avistò San Bartolome, hallàndonos a emdiodía Estesueste, a distancia de tres leguas con la anguila, y una gruesa ola del sueste. Al dia siguiente amanecieron mui embromados los orizontes con muchos chubascos, y haviendo reconocido el mediodia la Virgen Gorda, a las cinco de la tarde avista de Santo Tomás distancia de 6 leguas, al sur sudoeste, resolbí ponerme a la capa, la proa al norte, por si de media noche al dia aclarava, amanecer delante de Puerto Rico, pero haviendo empezado a cargar el viento de las diez en adelante por la Brixa con mucha furia, se declarò Uracàn, y me mantuve a la Capa desde dicha noche del once con la messana, haviendome obligado a arriar las vergas mayores para conservar los palos, hasta el dia 13, que haviendo dado de sí el tiempo, aunque mui obscuro, teniendo solo un Navio a la vista, determinè virar la buelta de tierra, y para no sotaventarme, asomar mis Gavias, pero a poco rato se me rompiò el velacho, y de allì a dos oras me faltò el motor de perol del escotin de Gavia, y quedando solo en papahigos con viento por el Sueste, y derrota del Sueste, bolbì a virar a la una la buelta de fuera, con proa al Lesnordeste, con el Trinquete y Messana a las cinco descubri seis Navios que venían de buelta encontrada en papahigos. Me incorporé con ello a cosa de las nueve, hacièndoles conocer era el Comandante, para que me siguiesen. Toda la noche tube el mismo bordo con el propio aparejo, continuando hasta el medio de ella, con muchos chubascos, y Aguaceros, y luego que fue de dia, reconocì ser la Santa Ana, Real Familia, San Luis, Nueva España, Castilla, y el Pingue de Viveres. Vire la buelta del Sur, forzando de vela, y porla observacion, hallamos estar mas de 20 minutos al Norte de lo que nos consideravamos. Segui todo el dia y toda la noche del mismo bordo, y al amnecer del dia 15 descubrimos la Isla de Puerto Rico, y nos hallamos como 12 leguas a sotavento del Puerto, y considerando lo dificil y dilatado que era intentar ganar el Barlovento, determine con Broza vien fresca ir a dar fondo en la Aguada de San Francisco (como se me previene en mi ynstruccion), pero apenas montè la punta de Calbache, nos faltò el viento, y hallamos el Principe que handava bordeando sin masteleros, sino unas pequeñas vandolas, y el Santiago, que estava dado fondo a la embocadura de la ensenada de San Francisco, vastantemente distante. Toda la noche nos mantubimos bordeando con poco viento y remolques, y al siguiente dia porla mañana, estando en calma, mediana distancia de tierra, sondamos con 60 brazas no se tomó fondo, y virando para fuera con los remolques, ynmediatamente se bolbió a sondar 30 Brazas de agua, y teniendo la Caveza para fuera en el corto intermedio de subir y bolber a hechar el escandallo, se halló la Capitana varada, havi´éndonos llevado la corriente a un placer mui desigual que sale de la punta del calbache. Con este motivo dieron fondo la Castilla, Nueva españa, y Real Familia, quedando solo en quatro brazas de agua, cassi en igual riesgo, y a un cumplido de Navio o menos, sin fondo. Yo tube la desgracia que inmediatamente, sin haverme dado lugar a extender anclote, vino una turbonada por el Sudueste, que encallò más el Navio de popa aproa en el vajo, y haviendo dado una espia larga, el virar hizo tanta fuerza que me faltò y

motivò a ir encallando siempre mas el Navio, y aunque se tomò la providencia de estender vastantes cables para proa y popa, no fueron suficientes, pues estubimos varados hasta el 18 por la tarde, que se tomò la providencia de alijar toda la polbora y la Artilleria de la vateria alta, estendiendo una ancla mas afuera, porque la primera se la havia traido el Navio teniendo arriadas vergas y masteleros. Y viendo lo dificil de su salida, y la falta que hacia a las providencias de los demas Navios que estavan en la Aguada, determinè el 17 por la noche, pasar mi insignia a la Nueva España, en la que quedó con ánimo de continuar hasta ir a la Havana. Este mismo dia se incorporò el San Antonio y dio alguna noticia de la arrivada de la Reyna, y haver visto el fuerte desarvolado de su mastelero de proa. Dicho dia 18 por la tarde, a las cinco, con una fuerte virada que se le di al san Phelipe no se pudo conseguir sacarle, pero creciendo alguna cosa el agua, el mismo se fue buscandolas amarras, haviendo tenido la felicidad de no haver hecho ni una pulgada de agua, quando en el tiempo llegamos a estar a quatro Bombas conocidamente por aguas altas, pues luego que este passo se bolbiò a su agua regular. En la varada perdiò un cable que le faltò y era de la Nueva España, y otro mui maltratado por el mal fondo, que era de la Real Familia. Perdiò assimismo un anclote y un calabrote suyo, que son las averias que hasta aquì se han reconocido de su varada. La misma tarde del 18 se avistò la Reyna, que obligada del tiempo, haviendo desarvolado el mastelero de proa, y rendida la caña de timon, perdido algunas velas y maltratado un chapuz del baupres, arrivò el dia 12 a las siete de la mañana al Noroeste, y llegò hasta los veinte yun grados y medio, havièndole durado el tiempo algunas horas mas segun su Diario, y forzado (aunque con desconfianza) a tomar esta Aguada, recalò en la de Barlobento. Haviendo apresado en el discurso de su navegación una Valndra Inglesa que venia de Corazao, cuia declaración del Capitán acompañó el 19 en calma, bordeandopara tomar esta aguada, le obligaron las corrientes a varar en un vajo que esta à sotavento de esta Aguada como tres leguas, en medio de la Mar, y continuando la calma con el alijo de diez cañones y sus espias, logrò a la tardecita, safarse del vajo, y venir el 20 a la Aguada a dar fondo sin ningun quebranto por este accidente, y al mismo tiempo lo ejecutó el San Felipe. Este día se me incorporó el Burlote y el Patache, dando este ultimo la noticia que el dia 14 por su Barlovento vio dos navios Grandes y uno pequeño, y de los dos primeros, el uno con todo su aparejo, y el otro que le faltavan los masteleros. Los que continuaban el bordo aun al Nordeste, de que se infiere, es mui posible sea el Fuerte, y la Andalucia, y alguna pressita. Aquì se experimentan fuertes travajos para poner en estado de bolber a salir los Navios por la falta de poblacion y de maderas para reparo de algunas cossas, y sin esperanza de reemplazo de masteleros, haviendo perdido dos la Santa Ana, dos el Principe, uno la Reyna, otro el Santiago, otro el San Luis, y más uno de erspecto de la Santa ana que se ha hallado podrido, y el Cabrestante mayor de la Reyna, y diferentes pernadas de baos mayores, que es de lo que aquì no podremos havilitar, pero de masteleros, ni aun en la Havana tengo esperanzas de conseguirlos. No obstante, desde aquì tomarè la resolucion de escrivir al Virrey de Nuecva España en derechura a la Havana para que con la brevedad posible, si en la Veracruz los hubiese de Guarzacalcos, los remita a la Havana, como assimismo caudales y viveres en abundancia, pues segun las noticias que acompaño de la última Valandra, no siendo en contra las que me de el Governador de Puerto Rico (que aun no las he recivido, aunque le despachè el dia 16 un correo que me asseguran necesita de doce dias para su respuesta a causa de las crecientes de los rios, y estar los caminos cerrados por la arboleda que ha desviado el uracàn no permitiendo mayor diligencia), determinarè con los diez que nos quedamso aquì passar quanto antes a Cartagena, comose me manda. En esta Aguada no dan noticia de nada, sino haver llegado a Cartagena los dos Navios

de Eslava, y haver passado el Virrey para Nueva España. Aquì hemos llegado con excesivo numero de enfermos que con lo continuos travajos se han aumentado, haviendo puesto en tierra los que contiene la nota adjunta. De la resolucion que tomasse en mi salida darè aviso en carta separada, siendo esta un resumen de todolo acaecido, que mas menudamente consta por el diario que remitirè en ocassion de menor cuidado, de que se servira V.S enterar a S.A ponièndome a sus pies con todo rendimiento.... a bordo del navio la Nueva España el ancla en la aguada de San Francisco de la isla de Puerto Rico 22 de Septiembre de 1740. Rodrigo de Torres a Cenon de Somodevilla.

Diario de lo ocurrido en Cartagena de Indias desde el 13 de marzo hasta el 21 de mayo. Se relata la batalla de Cartagena de Indias. A.G.S. Leg.- 398.2-726. Secretaría de Marina. Mar. Abril. Mayo de 1741. Cartagena de Indias.

Diario formado en Cartagena de Indias desde 13 de marzo hasta 21 de mayo de 1741.
El 13 de marzo dieron fondo en Playa Grande 2 navios Ingleses de 70 y 40 cañones y 1 paquebot se mantubo sobre los bordos en punta de canoa. El dia 15 llego a dar fondo sobre la misma playa la Armada Inglesa compuesta entonces por 137 emvbarcaciones y despues de 195, la qual constaba de 10 navios de tres puentes, 32 de 60 a 70 cañones, 6 fragatas de 40 a 50, 6 fragatillas, 3 brulotes, 2 bombardas o paquebotes, y 133 embarcaciones de transporte, y se componia en tres Esquadras, las dos de la division azul y la otra de la Roxa, mandadas por el Vice Almirante Eduard Vernon, la segunda el Contra Almirante Cavallero D. Chaloner Ogle y la tercera Lestock capitan en Gefe. Hasta el 19 manifesto dirixir su empresa por la Boquilla, el enemigo estando en inaccion, y haviendo intentado algunas lanchas hacer desembarco en ella la mañana de este dia fueron rechazadas por los nuestros que se les opusieron a cuerpo descubierto. El dia 20 hizo vela la Armada y fue a dar fondo la mayor parte de ella sobre la punta de Hicacos su playa y enfrente de la Boca, nuebamente abierta donde se hallaban los navios Dragon y Conquistador y el de trechuelo armado al mando del Capitan de navio D. Francisco Obando (Comandante del Dragon), acoderados y sobstenidos del vajo que impide el arrimarse al tiro de cañon de ella navios de la 4ª linea. Siguio una Esquadra de 12 navios el rumbo a Bocachica y fue batiendo el monte y playa la bateria de chamba y otra de jafina, construida en diferentes firmes quando nada se temia por tierra abandnadas ambas. A las 12 del dia llego un navio de tres puentes a batir la bateria de Santiago, quedando anclado a medio tiro de fusil de aquella, a quien siguieron otros dos iguales, poniendose uno a mas distancia de dicha bateria, y entrando el otro a batir la nombrada San Felipe, y a pocos mas llegaron otros tres navios de tres puentes a batir el fuerte de San Luis de Bocachica al ancla. La bateria de Santiago constava de 11 cañones de a 24, 18 y 12, y tenia dos de ellos en un flanco que miraba a la playa solamente y otros dos en faxinas, para la espalda al mismo sitio. Era obalar al mar donde presentaba los restantes 7 cañones, y de estos solo dos batian el inmediato navio de tres puentes, el qual no dava a los demas por no proporcionarle la figura de la bateria en la porcion del obalo. El Capitan de Fragata D. Lorenzo Alderete

mandaba a quella y la inmediata nombrada San Felipe, la qual era irregular, arrimandose mas a forma circular y constava de 5 cañones de a 18 y 12, estava en esta bateria el sargento de Marina Diego Serrano con 15 hombres de Infanteria y 12 marineros y con Alderete, el theniente de fragata D. Joseph de Roxas quienes resistieron en la de Santiago por tres horas y media el mas terrible fuego del cañon y fusil del enemigo, respondiendole a proporcion y qual el suyo y con sus dos cañones hasta que desmontados estos y arruinados los demas y sus merlones (en consequencia de orden), se retiraron dejando anclada toda la artilleria de embas baterias sin mas perdida que la de 1 hombre muerto en la retirada y 2 heridos. Otros 2 navios de la Esquadra dieron alguna descarga al fuerte de San Luis sobre los bordes, y no teniendo lugar donde poder anclarse sin recivir el fuego de los nuestros porla Boca se fueron a incorporar con la Armada a barlovento, y hicieron lo mismo los restantes avistados de las fortalezas. No pudo evitar el uno de los tres navios que batian el fuerte de San Luis el ser descubierto por la Boca del Canal de los navios San Felipe y Africa, y aunque el 2º suspendio su fuego, comendado por no alcanzar su cañon de a 18, fue batido aquel con el mayor vigor del SanFelipe y de las baterias de San Jose y Punta de Avanicos, y no pudiendo levarse para salir de tanto empeño aguanto por fuerza hasta la noche obscura en que pudo salir del tiro al favor de las tinieblas sobre espias, lo que havian ya executado a la vela los otros dos saliendo del combate antes de las cinco. Por el diario de D. Enrique Torbes, Theniente del Reximiento de Bland (que el 20 de abril siguiente tomaron prisionero), se sabe quedaron extraordinariamente maltratados los navios que que entraron en accion este dia, teniendo gran perdida de gente, y que el nombrado la Amalia tubo 60 muertos y 20 heridos dize: huvo un fuego infernal de entreambas partes lo que es mui cieto como el tambien el que en esta primera prueba se presentaron con valentia sus naves. Los nuestros recivian todos los tiros altos y extraviados del fuerte de San Luis, por lo que en ellos hubo algunos heridos y muertos este dia. Para fiormar voca de la accion de este dia y los sguientes, se hara una breve descripcion de la defensas que tenia entonces la entrada de su puerto, cuia primer defensa al mar eran las baterias de Santiago y San Phelipe (ya descriptas), que solo se oponian al anclaje del placer de afuera y estaban estas en la Isla nombrada Tierra Bomba. Hallabase luego sobre dicha Isla y en la Boca de la Canal un fuerte de campaña llamado San Luis de Bocachica, Quadrado regular, cuias dimensiones se omitian, diciendo que constaba de 8 cañones de cortina, 2 de flanco y 6 de cara. Por la frente de tierra tenia solo la mitad de Artilleria por no tener abiertas mas Fronenaes y havia en èl un Mortero de Bombas y 2 de Granadas. Por la cara del Puerto se hallava cubierto de una contraescarpa empezada a fabricar quando aquel fuerte y nunca concluida, y lo demas se hallava descubierto desde elpie hasta el Merlon sin foso, entrada en cubierta ni esplanada alguna, teniendo solo una estacada al plano mismo sobre que se erejia el Fuerte, y siendo aquel de mucha altura para evitar la dominacion de la inmediata montañuela de Santiago, hallabase su almacen de polbora enflaqueciendo la cortina del mar ancho el qual no era a prueba de bomba ni quartel alguno, y lo mandava el Coronel D. carlos Ernan, Ingeniero en Gefe de esta Plaza. Al otro lado del canal, en frente de San Luis, forma una punta de manglar la Isla de Baru, mediando una y otra una ensenada, y a dicha punta le llaman de Avanicos, en esta se construyo (defectuosa) una batheria de fajina rasante e irregular de 14 cañones de a 18, la que mandaba el Theniente de navio D Joseph Campuzano. Mas dentro del Canal, entre Abanocos y San Luis se hallava Islada y fabricada sobre u un viejo, la batheria de San Joseph, rasante e irregular, y estava bien situada a la entrada del Puerto, contra la qual oponia 10 cañones de 18 y 24, y otros 10 que tenia miraban dentro del puerto, y a los cañon mandabala el Capitan de Infanteria de Marina D. Franciso Garray, y

estavan con èl los alfereces D. Antonio de Gregorio y D. Gabriel Isquierdo. Llamase el Baraxao una garganta de Playa angosta que a espaldas de San Joseph forma la Isla de Baru con la punta de Abanicos, y en esta se hallaba una bateria de fajina con 4 cañones de à 12 construida al fin de evitar el bombardeo desde la ensenada de entre Baru y la Punta. Por la parte del Puerto havia inmediato a aquella una balandra para su abrigo y retirada, y la mandava el Theniente de Fragata D. Jeronimo Luisaga, havia una cadena entre San Luis y San Joseph, la qual constava de un ajuste, 2 cables sobre dobles anclas y de unos palos travados por las cavezas con cadenitas que enlazavan y fortalecian, siendo en todo devil fuerza a los navios, y suficiente a los brulotes. Al tiro de pistola de la cadena echa se acordonaban 4 navios nuestros siendo el primero de ellos el Galicia (asia San Luis), y en el se hallava el Theniente General de Marina D. Blas de Lezo a cuio mando estavan todas las defensas de la Boca vajo las armas del Virrey de este Reyno D. Sevastian de Eslava, quien los mas dias y noches se vio en aquellos puestos y navios, era su capitan el de navio D. Juan Hordan, hallabase en el de Fragata D. Lorenzo de Alderete (despues de su funcion), los thenientes de fragata D. Patricio de Muriaes, D. Juan de Almanza, y D. Manuel Moreno, los alfereces D. Joseph Fechain, y D. Juan Domingo Ordosgoy, y los ayudantes de ordenes D. Pedro Elozagarate y D. Manuel Briseno. Siguese el San Carlos en la linea, su capitan el de navio D. Phelis Celoran comandados de orden de San Juan y se hallavan en èl el theniente de navio D. Antonio de Lastra, el Capitan de Infanteria D. Joseph de la Torre, el Theniente de Fragata D. Gabriel de Quesada y los Alfereces D. Juan de la Torre y D. Joseph Gastañeta. Seguiase el Africa, su capitan de fragata D. Joseph Caamaño y se hallava en èl el theniente de navio D. Joseph Blanco, el de fragata D. Juan Quertz y el alferez D. Juan Mozo. Acabada la linea (asia San Joseph) el San Phelipe, su capitan el de navio D. Daniel Huani, y hallabase en èl el de fragata D. Alvaro Cabriego, el theniente de navio D. Manuel Ruiz, los de fragat D. Juan de Villavicencio y D. Joseph de Roxas (ya restituido) y el alferez D. Miguel Clarebot. Basta lo dicho para la comprehension del echo y sigue lo que paso este dia. La noche del 20 al 21 nos empezo a bombardear el enemigo desde la oracion con 2 bombardas cubiertas de la bateria de Santiago y a las 7 de la noche desembarco 500 hombres en aquella segun Fonber dize.

El 21 altrato una bombarda la artilleria del San Luis y haviendo pasado n navio de 3 puentes a cubrir su retirada con bien executada maniobra fue tanto fuego que recivio de dicho fuerte que largando por ojo sus amarras salio de èl a traves favorecido de la Bahia, si bien, despues de haver conseguido el que se retirase la 1ª bombarda cuia guncion passo a substituir una fragata desde la qual jugaban morteros. Desembarco este dia el resto del exercito enemigo en las Playas de entre Santiago y Chamba, y dize Torbes pusieron tambien en tierra su tren de Artilleria. A las 7 de la noche del 22 al 23 se vio en la playa, montaña y bateria de Santago un fuego como de 1.000 fusiles, el qual duro 7 minutos, encontrado por algunas partes, y supimos despues por desertores haver sido una arma falsa entre los enemigos, de que murieron muchos.

Dize Torbes que esta noche empezaron a construir sus baterias con 800 hombres y que ofendia mucho su campo la nuestra de Abanicos. El 25 rompio el nombre el enemigo batiendonos con 16 morteros y dembas y granadas, puestos en tierra en la ollada que forma la Batheria de Santiago con la de san Phelipe, pero enfilado parte de ella, la bateria de Abanicos este dia, se vio el siguiente 16 havia retirado la mayor parte de los morteros a distintos parajes mas cubiertos por el mismo sitio. A la una de la noche del 29 al 30 atacaron los enemigos con sus lanchas la Batheria del Baradero y haziendo el primer fuego de ella, D. Geronimo Luisaga enclavo sus cañones y retirado a la valandra resistio con los de ella a bala menuda el vigoroso fuego de fusil enemigo, y mas de media hora, hasta que oyendo intentaban pasar lanchas al puerto por sobre el

ithsmo dicho, se retiro en una canoa al bordo del Africa (de su destino), llevando consigo 14 hombres que era el todo de la guarnicion de la valandra y bateria. Apoderado de dicha bateria el enemigo, paso à atacar la inmediata de punta de Abanicos formado en dos columnas, una de las quales se conducia por la orilla del mangle desmontado cubriendose del mismo, y la otra por la playa, en cuio modo se dirixia, la primera a la espalda de dicha bateria (totalmente descubierta), y la segunda al flanco de ella, al qual cubria un debil parapeto que tenia 2 troneras a las quales avoco Campuzano 2 cañones y otros dos decubiertos, a la espalda dio el enemigo 2 descargas generales de fusileria a la que respondio con dichos cañones Campuzano, mas quando aquel quiso operar con el fusil se hallo con un solo sargento, 11 hombres del Regimiento de Aragon, y dos artilleros de la plaza, por haverles abandonado los demas, lo que le preciso a hacer la retirada a San Joseph, y luego al Galicia. Constava la guarnicion de dicha bateria de 60 soldados de la Cartagena, y los restantes hasta 104 que tenia en todos eran artilleros de la plaza y marineros desarmados de los navios, estos solo destinados al servicio de la artilleria. Pego fuego el enemigo à entrambas baterias y las dejo inmediatamente abandonadas sin duda por la dominacion del fuerte de San Luis a la expressada de Abanicos, la qual se hallo enclavada, y en ambas muchos muertos (cuio numero afirma llego a 72), y se trajeron a bordo distintas armas y despojos viniendo la mayor porcion del Baradero. La obscuridad de la noche no permitio contar el crecido numero de lanchas pero el citado Torbes nos lo aclara diciendo fueron todas las de los navios, llevando cada una 10 soldados y 30 marineros y que mandaron esta accion 4 ò 5 Capitanes de navio y otros subalternos, y mas avajo dize, pero sea por falta de los Capitanes o por la involuntad de los marineros y soldados que iban mezclados, no se executo todo lo que se devia porque la bateria quedo medio destruida solamente, y los españoles hizieron fuego de ella sobre nosotros inmediatamente, y dos dias despues executaron lo mismo con 7 cañones contra nuestro campo. Al siguiente dia 30 se empezo a desmelenar la dicha bateria de Abanicos consiguiendo el hacerlo facilmente, por no ser los clavos de temple y arponados que se necesitava, y aquel el 31 de dicho marzo y el 1 de abril se jugaron 10 cañones contra el enemigo, no obstante que sin hacer reparo alguno a las ruinas del incendio.

El dia de Pasqua 2 de abril a las 7 de la mañana rompio el enemigo el fuego de 20 cañones de à 36 y 24, aviendoles descubierto de entre un bosque que havia en una oyada distante poco mas de tiro de fusil del fuerte San Luis, a quien se dirigian para desmontar la artilleria y abatir en brecha, y la acompañaban en dos baterias 18 morteros de bombas y granadas. A las 9 del dia se atraveso a batirlas el galicia lo que executo con la maior viveza hasta las cinco de la tarde, como tambien el San Phelipe con solo 3 cañones de la, y las baterias del San Joseph y Avanicos, con cuia diligencia talo la bala el bosque a poco rato, quedando descubierta bateria de cañones cuio fuego y el de las demas se entibio tanto que por la tarde se vio mas de una hora suspendido.

A las 4 de la tarde paso un navio de 70 cañones a batir anclado la bateria de avanicos, lo que siguio en hacer hasta la noche obscura con el cuidado de quedar fuera de tiro de cañon de los navios nuestros, y dicha bateria le respondi continuamente con un cañon solo por no presentar al flanco de los otros. Hablando de este dia dize Torbes, y nos respondio el Castillo con marcialidad igualmente que los navios, el fuego de estos rara vez daba en nuestra bateria pero pasaba nuestro campo, y tambien el fuego de San Joseph cojiendolo de perfil de cavo a cavo y nos mataron mucha gente con un Coronel, un theniente Coronel y diferentes Capitanes: supone despues que se llamaba Douglas el Coronel muerto en este dia. El 3 de abril rompio el nombre el enemigo con dicha bateria dirigiendo 4 cañones de ella a los navios nuestros y el que se dijo ayer siguio en batir con mas inmediacion el de Avanicos. A las 7 de la mañana se atraveso a batir la

tierra El San Phelipe con toda diligencia, hasta las doze, en que viendose ordenar el Linea 13 navios sobre la boca del puerto bolbio al cordon y desde entonces estubo suspenso el fuego d ambas partes hasta las 3 de la tarde que bolbio a romperse el combate haviendo llegado el Comandante Lestock con 6 navios y de 3 puentes y uno de 70 cañones a batir los fuertes de la boca y nuestros navios arrimandose mas el que batia la bateria de abanicos. Fueron los enemigos respondidos con vigoroso fuego de los fuertes navios San Felipe y Africa, na haciendolo el San Carlos ni la Galicia por estar en cubiertos del fuerte San Luis. A las 4 de la tarde pasaron otros dos navios y un paquebote a la ensenada de Abanicos los que fueron seguidos de 14 lanchas al abrigo de sus costados, se dirixian a aquella batria y hallandose desmontada parte de ella por no haverse reparado los daños de su quema de ninguna suerte se vio obligado Campuzano (que la mandaba 2 veces) à enclavar su artilleria y retirarse con su gente a las 5 d ela tarde. El Comandante Lestock que a distincion de los demas se havia empeñado en la canal bastantemente se vio obligado a salir del combate antes de ponerse el sol, sin duda por haver recivido grave daño, lo que executo a la vela, y otro navio de 70 quasi almismo tiempo sobre espias poniendose al abrigo depunta de Abanicos los restantes siguieron el combate hasta la noche obscura en que ceso entreambas partes por la boca, mas no en los tres navios inmediatos a San Luis, que estos continuaron en batirle hasta las nuebe. Esta noche de el 3 al 4 quemaron bien de la 2ª vez la bateria de Avanicos los enemigos y la valandra avia quedado intacta enla del Baradero, abandonando luego entreambos puestos: dize Torbes continuo con gran ardor ese dia el fuego de ambas partes y en particular de los navios haciendo grandes estragos nuestro campo hasta obligarnos a mover una ala a la otra parte hasta que yendo el Comandante Lestock con una Esquadra para Bocachica volvieron los enemigos sus costados contra nuestros navios quedando con esto nuestro campo libre de molestia y mas avajo, los cañones del castillo estavan ya desmontados por nuestras baterias a excepcion de dos que juntamente con los navios y San Joseph hizieron continuo fuego sobre nuestros navios que quedaron terriblemente maltratados y nos mataron muchos hombres y entre ellos a Lord de Beanclayr, Capitan del Principe Federico. Hicieron este dia levemente a D. Manuel Huoni, Capitan del San Phelipe y de mas consequencia a D. Francisco Garay, Comandante de la Bateria San JOseph, el que fue a subsistir D. Joseph de Campuzano. El dia 4 bolbio a romperse el combate por mar y tierra de ambas partes aun con maior vigor que el dia antezedente, si bien no amanecieron mas que 5 navios en el pareje desde que batieorn la tarde antezedente, y tres de ellos salieron del combate a las 7 de la mañana a los que binieron à sobstituir otros dos que se anclaron mas distantes, y dos que quedavan en accion mas inmediatos se apartaron a ponerse en linea con los recien venidos en cuio modo batieron y fueron batidos estos 4 todo el dia por San Joseph y San Luis, y los navios San Phelipe y Africa por no poder los otros. A las 9 del dia se atraveso el San Carlos a batir la tierra con la maior actividad y lo continuo minorando la viveza con que de aquella jugaban por la mañana sus baterias contra nuestros navios y San Luis sin oposicvion alguna.

Hicieron 2ª vez este dia al Capitan de San Phelipe y dize Torbes: no pudiendo nuestros navios conseguir nada se vieron precisados a retirarse. El 5 de abril desde el amanecer jugo sus bateria de tierra vigorosamente el enemigo contra el fuerte y los navios, no usando el principal mas que dos cañones por tener ya desmontados los demas ni haciendo nuestros navios fuego alguno en todo el dia, tanto por haverles quedado pocas valas quanto porque no pudiendo ser sobstenidos de San Luis ni de Avanicos creyeron tener combate al siguiente dia con la Esquadra mediante haverse levado para estas cercanias oy a las 9 y haverle faltado el viento, a cuio fin reservaron las municiones. Quedavan en la ensenada de Avanicos 2 navios y 1 paquebot asegurando

la provision de aquellas baterias y a las 4 de la tarde se vieron ir a la expresada ensenada todas las lanchas enemigas cuio movimiento se comprehendio al fin de abrir canal en la estrecha garganta del Baradero para pasar al puerto y atacar por la espalda la bateria de San Joseph o cortarnos para tomar la retirada. A las 4 y media de la tarde se acavo de desplomar la brecha de San Luis quedando totalmente perfecta y accesible a la cavalleria (si la hubiese) e inmediatamente se vio venir a abanzarla el enemigo por la playa que el mismo fuerte cubria de los navios nuestros marchando en dos columnas con todo el grueso de su exercito. La guarnicion de dicho fuerte se componia de 170 hombres de Infanteria destacados de la de Cartagena, de algunos condestables y artilleros de las brigadas de Marina, y 200marineros destinados para el Servicio de la Artilleria, y faltava en dicho fuerte fajina, tierra y quanto se necesita para hacer los reparos y defender la brecha, para que siendo la determinacion del Virrey el reforzar la plaza y reunir en ella aquella gente y la de los navios, tenia dadas las ordenes y providencias para retirarla aquell anoche por lo que no era la determinacion el esperar assalto, y advirtiendo D. Carlos de Ernan que en dicho estado no podria resistirle batiendo batiendo llamada para capitularse la qual desatendio el enemigo siguiendo en abanzar, lo que advertido por la gente que se contemplo indefensa forzo la puerta poniendose en desordenada fuga, la qual hubieorn de seguir tan el expresado Comandante y demas oficiales que procuraron impedirla con las armas y haviendo entrado el enemigo por la brecha sis oposicion arbolo su vandera en dicho fuerte. Nuestros navio tenian abiertos rumbos a prebencion para dejarles a pique en casso necesario, y a dicha ora acababan sus comandantes de recivir la orden para executarlo y retirarse quando llegase el caso extremo de haver de abandonar el fuerte, à cuios se les decia vendrian embarcaciones suficientes, mas viendo las tripulaciones que faltaban estas temiendo el no caber en las de los navios solamente, o bien moviads del impulso que imprime la poderosa fuerza del ejemplo al ver fugitiva la guarnicion del fuerte y à aquel que era su apoyo combertido en riesgo, se empezaron a embarcar desordenadamente las del San Carlos Y Galicia, cuio exemplar siguieron las demas en igual forma, pero haviendo acudido los Capitanes y oficiales, los contubieron y reparetieron en las lanchas y botes, logrando el ordenarlos de tal suerte que no solo no quedo hombre alguno en los navios San Carlos y San Phelipe y Africa, sino que tambien en el ultimo desembarcaron en brazos todos los heridos que havia en èl de los 3 antezedentes dias abrieron los rumbos al San Carlos y al San Phelipe, pegando fuego al mismo tiempo a las obras muertas de Popa de este ultimo navio, por no estar mas que 5 brazas al codaste el capitan del San Carlos disparo 9 cañonazos contra el fuerte y el Africa todas sus dos andanas de artilleria, al tiempo mismo que otros dos cañones dispuestos para echar el navio a pique en la bodega, haviendo sido el conjunto de esta tripulacion el ultimo que se vio desatracar de su navio respectivo. Al mismo tiempo se retiro lña guarnicion del San Joseph en canoas prevenidas por su comandante, y no obstante que el Galicia tenia mas embarcaciones que los otros entre las suyas y las de los marchantes, sin saver elmotibo quedaron en aquel su Capitan D. Juan Hordan, el de Fragata D. Lorenzo Alderete, el alferez D. JUan Domingo Ordosgoiti, 46 hombres e Infanteria, un primer piloto, un primer y segundo condestable, un contramaestre y 4 marineros por falta de embarcacion, los quales hicieorn prisioneros los enemigos a las 2 d ela noche, y elno haver podido liberar los expresados fue el motibo de no haver echado este navio à pique. Hicieron fuego sobre nuestras embarcaciones por elevacion los dos navios que se dijo estavan enla ensenada de Avanicos, y las baterias de tierra sin hacernos daño alguno. Llego el Virrey con esta coyuntura con gran porzion d embarcaciones que trehia desde Cartaxenaa para retirar las guarniciones de aquellos puestos y navios, aquella noche, en consequencia de la resolucion tomada, y se

embarco sore ella la del fuerte San Luis en la cantera, vieronse calar a fondo el Africa, luego el san Carlos, y despues arder y bolar el San Phelipe, como la fragata nombrada el Jardin de la Paz (almacen de polvora) a quien D. felix Celdran le pego fuego y en consequencia de orden dexamos la marineria en los navios de la Boca nueva y la Infanteria en el Castillo Grande, desde el qual se retiro por tierra a Cartagena. En los dias intermedios de queno se haze mencion ha sido desigual el fuego de una y otra parte, y ordinariamente vino por los dias y lento por las noches. Aunque distintas noches y dias ha dirijido el enemigo sus bombas a nuestros navios ninguna ha puesto dentro de ellos y sì solo algunas de ellas en los costados y en sus inmediaciones muchas. Aunque en los dias de los combates por la mar se confundio la quenta de las bombas tiradas por los enemigos que exacta se llevava por los centinelas no obstante) à 100 mas o menos) se computan 5.800 bombas t granadas reales disparadas contra nosotros en los 17 dias de aquel sitio, ademas de algunas ollas de fuego y flecha de las quales usaron contra todos, y de cvalas enfogadas contra los navios, los 2 ultimos dias caio daño de ilicita ofensiva, no tuvo consequencia haviendo sido atajada facilmente.
Las valas nuevamente fundidas de la artilleria de tierra y de los mas navios enemigos que entrando en accion han passado de 27.29.30 libras en nuestro marco de avila. Por 4 ò 5 veces han atacado unas cortas partidas nuestras las avanzadas de los enemigos y siempre se hanretirado aquellos vajo del cañon desus navios. Aunque se ignora la gente que fue al avance del San Luis se sabe que fue aun mas que tdo el exercito de tierra, porque nos dize Torbes que el primero de Abril se desembarco el regimiento de Bland y parte del de Lord Covendich para reforzar el campo, no obstante que era solo su destino el servir en la Marina, por lo que el Brigadier General Wentworth reviso mucho el darles la alternativa con los demas del exercito de aqui. Todos los dias del sitio se han visto a la vela distintos navios de la armada enemigo mudando el fondeaje y otros finjiendo maniobra de levarse, al fin de tenernos en arma al de reconocer nuestras defensas y al de abrigar sus travajos de la tierra con el cañon de aquellos, cuios dos primeros gefes nunca han entrado en accion, ni se ha visto su Comandante General en Bocachica hasta el dia del avance. Puede decirse con verdad que nuestros navios fueron batidos en brecha todos los dias de la accion de mar y tierra, en que se notan 2 baterias oblicuas contra aquellos desde la tierra y boca de este puerto y otras perpendiculares en las que fueron mal dirijidas al fuerte de San Luis desde la mar (terribles todas) amas del fuego de morteros respectable. Abordo estas como quiera que no se desmontaron las maderas era resolucion constante el mantenerlos sobre el agua (cuios conductos cerraban zapabalazos abundantes el paso que la vala enemiga les abria. Hasta llegar el casso de faltar las defensas de tierra que les sostenia contra la numerosa Armada Inglesa, en quien se notan las ventajas de mudas cada dia combatientes y navios, quando los nuestros fueron unos mismos y su gente. En todas las funciones del expresado sitio ha avido solo 50 muertos y 356 heridos de nuestras partes entre los fuertes y los navios. Se ha observado tener elenemigo en tierra no malos ingenieros, poco diestros bombarderos y artilleros, su tropa bien adisciplinada y no aguerrida, en mar buenos navios, buenos artilleros, audaz marineria, y aquella desigual destreza que seenquentra entre todas las naciones para operar en Guerra notada en los navales movimientos siendo de aprobar los de los navios que batieron las baterias de Santiago y Abanicos, la del que cubrio la bombarda (referida al 21 de marzo) y la del Comandante Lestock por su arresto y no desigual conducta los de los que se notan empeñados con mala consequencia, los que aferraron las gavias para andarse al tiro en que se arriesga gente y dificulta la salida sinque lo apoye el quitar el blanco al enemigo (porque no dexan mas cerradas y recojidas sobre elsoco), ni la fuerza del viento porque con èl se debe batir nunca siendo fresco. Los que llevaron sus

coderas en las lanchas al San Luis presentaban su Popa a la bateria de Avanicos, la qualporparte flaca y del timon devemos resguardar para evitar infaustas consequencias enmar y tierra, se advierte en fin en el eneigo la vana confianza mas no es este el primer error en que se havia estudiado el escarmiento. La noche del 5 al 6 de abril se espiaron a los canales de entre Castillo Grande y Manzanillo los navios Dragon, Conquistador, y el de Trechuelo acavando de ocupar aquellas adonde ya se hallavan todos los marchantes de los galeones al fin de echarlos a pique para tener distante al enemigo y impedirle el que pudiese batir la plaza con su armamento. Los dias 6 y 7 entro parte dela armada Inglesa a Puntad e Perico y se dividieron en piquetes de 50 hombres las 7 compañias de marina que hicieron la guarnicion de esta almando de D. Pheliz Celdran agregando a aquells los oficiales sueltos de marina y de las demas tripulacions se destinaron al servicio de la artilleria y los travajos El 8 se echaron a pique en los canales dichos los marchantes que mando sus obras muertas sobre salientes del agua para ver que se iba acercando el enemigo y no los dos de guerra nombrados Dragon y Conquistador, quienes tubieron las ordenes de hazer hasta la ultima defensa contra la armada enemiga acompañando lo que devia practicar Castillo Grande a cuio fin passo a sus bordes el Commandante D. Blas de Lezo a exortar la tripulacion de los navios dichos. Llamavase por ironia Castillo Grande y Santa Cruz por nombre propio un fuerte quadrado regular elqual costaba de 4 cañones de cortina, uno de flanco y 3 de cara, tenia un foso de agua por dos frentes circundado de la tierra con su grasa arruinada sin estacada ni esplanada, al qual llegaba un bosque de manglar y por la parte del puerto que miraba a la plaza (como quien dize al reves) se hallaba reforzado aquel frente una falsa braga compuesta de 10 cañones. Havia en el 15 de a 24 y otros 15 de a 18 del navios San phelie a mas del de su dotacion que se encontraban despreciables por corridos del tiempo situandose en la peninsula que sale desde la puerta de Santo Domingo de esta plaza hasta la boca nueva distante al tiro de cañon, y enfrente de èl, al otro lado delpuerton se hallaba un reducto sin Artilleria nombrado elManzanilo. Con los navios merchantes quedava tapada la canal inmeiata al manzanillo y parte de la del Castillo Grande, la qual devian acavar los dos de guerra y estando aquellos expuestos a ser forzados ò abordados por navios o brulotes, por no tener otro apoyo que la debil defensa de aquel fuerte para tan gruesa armada, y contemplando que la flaqueza de dicho SantaCruz podia hacer defensa de poca duracion porque el fondo inmediato permite elllegar los navios maiores al tiro de pistola, lo que podria ser motivo de inevitable tropelia a los navios dichos exponiendo la importante diligencia de impedir la entrada a los navios enemigos para batir la plaza, se determino el echarlos a pique; como se executo la noche del 10 al 11, abandonando al mismo tiempo el expresado fuerte de Santa Cruz, en el qual quedo enclavada la artilleria de San Phelipe, y se retiraron a la plaza las municiones y pertrecho, excepto 80 barriles de polvora que se echaron en su aljuve. El 11 se apoderaron los enemigos de dicho fuerte y el reducto del Manzanillo arbolando en el 1º su bandera y disparando algunos cañones contra las murallas de Jestmani, y fue entrando su armada a las inmediaciones de los expresados. El dia 12 se arrimo un navio al nombrado el Conquistador y haviendolo movido lo perfilo con la canal en que no quedo a pique, sino es flotante por la falta de su lastre cuio peso no basto a suplir su artilleria puesta en la bodega excepto 9 cañones que se le havian quedado en bateria y por el sitio que ocupava entraron dos bombardas a las inmediaciones de la plaza. El 13 a las 10 de la mañana empezo a bombardear la plaza el enemigo con dichas dos bombardas, y haviendo movido mas el Conquistador entro un navio de 60 cañones y otras fragatas las quales se fueron situando junto a las costas del Jefar de Gracia y Manzanillo. Los siguientes dias 14 y 15 batiendo en aquellas nuestros piquetes

abanzados a las orillas dichas. El 16 a las 4 de la mañana hizo un desembarco el exercito enemigo en las costas del Jefar de Gracias y Manzanillo abrigandolo con el navio referido, un paquebot y tres fragatas que hizieron a la tierra continuado fuego. Marcho en dos columnas de a 5 de fondo azia la quinta en cuio passo se le presento una partida de las nuestras a darle una descarga. Desde el Jefar de Gavala hasta la quinta se hallavan 8 piquetes nuestros apostados, y siendo el primero de la izquierda la Compañia de Granaderos del Batallon de España dio su descarga a la primera columna pero haviendo sido respondido por aquella se desrodeno poniendose a precipitada fuga y no obstante que los demas piquetes hiziesen tambien fuego subcesivamente siguieron tambien aquel primer exemplo sin metodo de guerra, si bien le era imposible el retirarse con orden a causa de la mucha metralla que aquel paquebote despecia sobre ellos, y assimismo por la desigualdad tan grande de enemigos, como por no haver en dicho sitio, tierra levantada, ni en otra parte alguna de aquel campo. Siguio marchando el enemigo sin descomponerse, ni picar la retaguardia, y aquella noche quedo acampado en la quinta y sus avanzadas en el jefar de Lozano. El 17 ocuparon los enemigos el cero de la popa y arbolaron en aquel combento su vandera. La noche del 17 al 18 atacaron los enemigos nuestras avanzadas las que se retiraron por orden que tenian para llamarlos vajo la artilleria de San Lazaro, lo qual no pudieron conseguir por no haver querido seguir el alcance el enemigo. El 18 al amanecer atacaron los enemigos un piquete y 70 milicianos que avia en la Cruz grande guardando elpasso a la boquilla y haviendo ganado el enemigo dicho puesto, pego fuego al bujido dejando intacta la trinchera, y haviendolo abandonado inmediatamente lo volvieron a ocupar los nuestros. El 19 volvio el enemigo à atacar dicha cruzgrande y fue rechazado dexando en el campo 15 muertos y un negro prisionero.Llamase San Phelipe de barajas (y por la inmediacion del Hospital de Lazarinos) el castillo de San Lazaro, un pequeño fuerte irregular situado sobre un cerro que se extiende desde enfrente del baluarte de Santa Catherina deesta plaza, hasta enfrente el rebellin y media luna por la parte de tierra, pero aunque dicho fuerte espor sì flaco, le tiene fortalecido el artificio hasta hacerle inexpugnable con distintas cortaduras, baterias y trincheras que forman obras exteriores en la montañuela cuio terreno es favorable para los travajos. La noche del 19 al 20 de abril a las 3 y media de la mañana atacaron los enemigos las cortadurias dichas de San Lazaro formados en dos columnas, dirigiendo una de ellas para sobre el mismo cerro a un hornaveque de fajina que entonces no tenia mas de 1 cañon de 3 libras, y la otra a una bateria situada bajo del opuesto frente del fuerte, por hazer diversion por ambas partes. Al mismo tiempo batian dichas obras con el navio de 60 cañones (arriva mencionado) y las bombardas, y en ellas se hallaba solo 4 piquetes de la marina y tierra. Fue rechazada facilmente la columna que ataco la bateria vaja, la qual se incorporo despues con la que operava contra el hornaveque, a la que hicieron los dos extraordinario fuego por pelotones subcesivos graneando el fusil en las intermisiones y volvieno a cargar a la retaguardia, la qual cubria del fusil y el cañon de dichas lineas, una quebrada que forma dicho cerro, que fue por donde subieron a atacarle este el que hubiere visto abanzar de este modo. Se retiraron a dichas cortaduras 3 piquetes apostados, y con un fuego continuo de fusil y vino del cañon de San Lazaro y de algunos de la Plaza que enfilaban en parte la quebrada resistieron por 3 horas y media dicho avance en que se vio horroroso fuego de una y otra parte, venia una tercera columna por el playon a reforzar las dichas y haviendo sido batidas de la artilleirad e dicho fuerte fue desordenada toda, no obstante que se mantubo retirada en entre el canal en pelotones.

Hallavanse como 1.000 hombres de esta guarnicion apostados en el revellin y media luna y haviendo destacado 4 piquetes de estos a reforzar el cerro sin dar tiempo a que

operasen, se puso en orecipitada fuga el enemigo el qual siguieron los nuestros hasta la quebrada de la montañuela, no haviendo tenido por conveniente el continuar mas adelante D. Melchor Navarrete y Governador de esta plaza que mandava las lineas. Hobrò este dia la piedad y politica española y en hombros de los nuestros se retiraron a nuestros hospitales 64 ingleses heridos, trayendo entre ellos un Capitan de Granaderos, dos thenientes (uno de los quales fue el citado Forbes), y 1 cadete de casa distinguida, y à mas se tomaron 31 prisioneros entre los quales algunos prisioneros marineros distinguidos por su propio traje y el calzon ancho, y el calzado, con casacas de municion construidas para ageno cuerpo y sus sombreros. Hallaronse en dicho sitio 400 utiles de garradores que constaban solo de (palas y zapas, picos , distintos sacos de lana y manteletes, 7 cajas de guerra, 700 armas, muchos vestidos, y quasi igualnumero de virretinas en que a distincion de los distintos cuerpos se leian los diferentes motes que se siguen: hic murus à henerus, esto, fac et espera, perseverando, per mare, per terran, de que es de colejir perdieorn la maior porcion de granaderos. Al poco rato y mientras se retiraba a la plaza lo exrpesado, hizo llamada el enemigo pidiendo se le dexase retirar los heridos y muertos, lo qual fue concedido vajo la condicion de haverlos de retirar en el playon donde los fue bajando nuestra gente, y se le entregaron por quenta 361 cadaveres ofreciendoles tendrian la mejor asistencia sus heridos retirados como efectivamente se executo con el mar de suelo. De nuestra parte hubo solo 14 muertos y 20 heridos este dia, siendolo en el numero de los ultimos D. Phelipe Solis de algun cuidado. Dijeron bariamente los prisioneros en orden al numero de gente que fue a abanzar al Cerro asegurando algunos que eran 23.200 hombres de infanteria y hasta 4.800 entre marineria y negros gastadores, y otros que fueron 3.200 hombres de tropa y algunos negros solamente, mas es mas verosimil lo primero por la marineria que entre los prisioneros hemos visto. Por otros prisioneros y trasfugas se supo despues que perdio el enemigo 600 hombres este dia entre los dichos muertos y los que no parecen y que llegaba hasta 1.100 hombres el numero total de aqeullos y de heridos, contando entre los muertos al Coronel Grant Commandante de la accion de este dia y hasta 23 oficiales inclusos los que tubimos prisioneros que murieron todos. Desde este dia se procuraron perfeccionar las cortaduras del cerro haziendo algunos reparos y trabajos nuebos, y se monto en aquellas toda la Artilleria de que son capaces. El 21 se vio tirava una linea el enemigo desde el cerro de la Popa al mar para cubrir su campo, haziendo dentro de ella su parque de fajina y de la Artilleria que empezo a desembarcar el 22. La noche del 22 al 23 empezaron a jugar 2 morteros de Granadas Reales desde dicha linea al cerro de San Lazaro. El dia 23 hirio una bomba a D. Melchor de Navarrete en dicho zerro, governador interino de esta plaza, con el maior desvelo se havia mantenido mandando el todo fuera de ella, y en su lugar passo a lo mismo D. Phelis Celdran, quien fue relevado por D. Juan Ovando, aquel por D. Ignacio de Salaberria, y este por D. Pedro Sans, volviendo a empezar el circulo el primero el qual se ha contnuado hasta el 21 de maio por dichos Capitanes de navios. El 25 jugaron los enemigos otros dos morteros de bombas desde la isla de Manga contra el cerro. El 26 entraron los enemigos nuestro navio Galicia a las inmediaciones de la Plaza y el 27 al amanecer empezaron à batir con èl las murallas de Jesmani y sus valuartes, lo que continuo en hacer con el maior vigor hasta la una del dia que no pudo resistir el fuego de la Plaza picò sus cables y con la brisa se fue a barar en el vajo de entre castillo grande y Manzanillo. El mismo dia se vio embarcar la Artilleria al enemigo, notose que de Manga jugaban un mortero solo que estava dando pendores a algunos navios de la Armada y finalmente suspendieron el fuego las bombardas, saliendo la parte de fuera del Castillo grande, siendo todo señales de campar y de partenza. La noche del 27 al 28 se embarco el exercito enemigo y el 28 al amanecer

estar su campo abandonado, el qual fue ocupado por los nuestros inmediatamente, tomandose en el algunos prisioneros, y entre ellos el gefe de los negros (que era blanco), y se hallaron algunas armas sueltas y un cajon con ellas distintas Granadas de mano, un barril de polvora, dos de cartuchos de fusil y otros cajones, 2 barriles de alquitran, 800 utilies de gastadores distintos, ollas de campaña, y tiendas, algunas cajas, bestidos y otros equipages, de que se colijio que fue se embarco precipitadamente por venir el dia alas. A las 11 del dia vino un bote a parlamentar pidiendo el canje de los prisioneros, y habiendo buelto el 30 con algunas lanchas trajeron 71 hombres españoles con el alferez Ordosgoiti tomado en la Galicia, siendo la maior parte de ellos de los apresados en las embarcaciones, en cuio cambio se les enviaron 66 prisioneros de su tropa tomados en las funciones dichas, incluiendose entre ellos 28 heridos, que fueron los que vinieron solamente de los 64 que se dijo que se havian retirado el dia 20 de la funcion del cerro, y se instipulo que se devia completar que se devia completar la desigualdad del numero de prisioneros a favor de la parte que quedase aceedora de los que se huviere hecho en otra parte ò que se hiciesen. Dicho dia 30 pegaron fuego al Galicia y al Conquistador, y consumio aquel las obras muertas que de entreambos sobresalian sobre el agua. En los dias que no se haze mencion, y en los demas desde el 13 al 27 de abril (inclusive) no han cesado las bombardas con la Plaza dia y noche, aunque con fuego desigual y lento por las noches, en cuio tiempo se regula que de aquellas y de los morteros de tierra havra tirado el enemigo 2.800 bombas y granadas, cuio efecto y ruina ha sido de bien poca consequencia. En todas las ocasiones, combates del Galicia y bombardeo durante elsitio de esta plaza solo hemos tenido 64 muertos y 110 heridos. Por la variedad de informes nunca ha podido saverse a punto fixo la gente de desembarco que trahia el enemigo y la mas verosimil noticia que se ha hallado fue una lista firmada por D. Enrique Blahunsy, mayor General del Exercito que contenia la gente de èl desembarcada, nombrando los 10 siguientes batallones: 1º Harrison, 2º Wentuorthes, 3º Wolfs, 4º Robinson, 5º Louthers, 6º Winyardes, 7º Grants, 8º Mortons, 9º B. Gooch, 10º B. Gooch. A los quales se añaden los dos regimientos de Bland y Lord Cambedich, que Forbes dize vinieron destinados à servir en la marina. 800 hombres que dicen trajeron de la guarnicion de Jamaica, 160 artilleros y bombarderos que se hallaron nombrados en otra lista, y 3.200 hombres que de las colonias francesas avisaron aver llegado en dos veces a Jamaica de la teorica Virginia y Carolina, a mas de toda la gente de las embarcaciones del assiento de negros gastadores por cuia quenta se ajusta de 14 à 16.000 hombres de desembarco, supuniendo cada batallon de 800 solamente, no obstante que algunos desertores dijeron ser su pie de mil. Concuerdan todos en que dicho exercito y Armada padecieron enfermedades graves en su viage desde Inglaterra del que murieron al pie de 2.000 hombres, afirman que en las funciones de Bocachica perdieron 700 y entre ellos el ingeniero en Gefe nombrado Mouzes, y que con estos los perdidos en la funcion de San Lazaro y los muertos de enfermedades graves de escorbuto y cursos de sangre, llegaron a 5.000 hombres los que faltaban desde el 15 de marzo en que llegaron sobre este puerto hasta el 30 de abril en que hicieron esta deposicion sus trasfugas mas sensatos, asegurando ser la falta de la gente el motivo de levantar el sitio. Desde el priemro de abril havian empezado a salir algunos navios y embarcaciones del comboi del enemigo, lo qual continuaron en hacer en distinros comboyes hasta el 20 de mayo en que salio con el ultimo el capitan en Gefe Lestock, y haviendi llevado quenta el que la tenia de todo en el cerro de la popa D. Bartolome de Montes salieron solo de este puerto 186 embarcaciones faltando hasta el completo de 195 (que fueron las que entraron) 2 navios de 3 puentes y uno de 70 cañones. Hallaronse demolidos los fuertes y baterias de Bocachica, Castillo Grande y

Manzanillo, y la canal de dicho Castillo Grande avierta en todo el espacio que ocupo el Conquistador, y la de Bocachica libre totalmente, quedando en esta ultima las ruinas de nuestros navios SAn Phelipe y las de 2 navios de los enemigos a quienes pegaron fuego, los quales discurrimos ser de los que batieron en la citada Bocachica que debieron de quedar inutiles de conducirse. En las ruinas del fuerte de San Luis se hallaron 2 jarfetas en que se leian los sigueintes motes: en predatio vestra qua previtia duxit. Hallose al mismo tiempo cubierto de cadaveres el puerto, y hallandonos nosotros en la plaza leyendo las funciones del cerro y bocachica dimos respuesta muda a las jarfetas despegando los labios solamente para dar risadas siendo felicidad que un sitio de tan poderoso armamento se concluyera en risa.

El Gobernador de Cuba da noticias de lo ocurrido en Guantánamo con los ingleses. A.G.S. Leg 398.2-630. Secretaría de Marina. Juan Francisco Guemez y Horcasitas. 26 de agosto de 1741. La Habana.

Mui Señor mio, con fecha de 4 del corriente comunique a V.S las ultimas noticias que tube por un extracto de carta de Mr. De Lorenage, escripta a un perticular del Guarico que duplico ahora, y el Governador de Cuba con fecha de de 20 del mes passado me avisa que los alcaldes de Bazacoa le remitieron una carta del capellan del Reximiento de Dragones de Ytalia que fallecio alli viniendo de Leogan, a donde avia pasado a ver unosparientes suios, en que le decia que Mr. de Lorenage, su palabra, les expreso a su proia partida que la intencion del Almirante Vernon era benir a embestir aquel Puerto para despicarse del adberso suzeso de Cartagena, y que en este supuesto le socorriese con 200 hombres mas de esta guarnicion, sobre que atendiendo a las precauciones y reparos y dificultades que se ofrecian a la mas cuerda deliberacion y a las noticias que contenia el extracto citado de la carta de Mr. Lorenage, me parecio convocar a una Junta al Theniente General D. Rodrigo de Torres, al Gefe de Esquadra D. Andres Regio, al Theniente del Rey de esta Plaza, a los Coroneles D. Joan Baptista de Echeverria, y D. Francisco Rubiani,y al Ingeniero ordinario D. Antonio de Arredondo potr hallarse con conozimiento practico de la situacion de aquel terreno, de mas de èl que le facilitava su profesion para deliverar lo mas conforme, en que azepcion de dos bozos que adhirieron al maior numero despues de todos fueron de sentir, no devia tomarse resolucion hasta saver fijamonta, la de los Ingleses, atendiendo a que podian emprehender otras que las de yrse a Cuva, y que de ser esta su ydea, qualquier socorro contemplandose ynmediatamente atacado devia considerarse no podria llegar a tiempo, y que la fortificacion unica que ay alli que defender, es el castillo de el Morro, y entrada de aquel Puerto, como mas por menor reconocera V.S del testimonio de la enunciada junta que acompaño. Pocos dias despues tube dos cartas de 29 y 30 del passado del Governador de Cuva, participandome en la primera que en la costa de Barlovento le havisavan haver descubierto numero crecido de velas, y en la otra, que el Capitan de Guantanamo le noticiava que havian entrado en aquella bahia 17 navios, y quedavan otros 8 a la vista, y se descubrian 3 desde el Morro de Cuba, haciendome presente la necesidad de que le socorriese con 200 hombres y dinero, en cuia vista hize

marchas luego 30.000 pesos, y que se fuesen aprontando los barcos de tierra adentro que se hallasen aqui, y prevenir viveres y lo demas necesario para la tropa que me fuese dable destacar. Con fecha de 31 del citado y primeros del corriente, me noticia en la primera, tenia a la vista 8 navios, y que como hasta 60 velas entragrandes y pequeñas estavan ancladas en la Bahia de Guantanamo, insistiendo en el socorro de tropas y caudales, y exponiendo segun su conzepto, unas ideas tan bastas de los enemigos, que en mi disctamen no eran practicables, y que en aquel puerto havia entrado aquella tarde el Theniente de Navio D. Diego Morgan, que salio del Ferrol con una fragata cargada de lonas y jarcia para esta Esquadra, y en la carta que este official escrive al Theniente General D. Rodrigo de Torres le dice que haviendo llegado hasta Punta de Maisi por los tiempos contrarios y corrientes que experimiento, se vio obligado a tomar aquella derrota, y que llendose a abrigar en Guantanamo, reconocio la armada de los enemigos, y que parte de sus navios se hallavan con los masteleros calados, otros desarbolados y algunos otros como en carena, remitiendome dos papeles que havia recivido del capitan de Guantanamo, sus fechas 30 y 31 del pasado, en que le participava vinieron los enemigos con lanchas a hacer la aguada a el rio, que rechazo con mucho estrago de los que venian en ellas, y que repitiendolo al dia siguiente con nuebe y mucha gente, que 30 fueron tambien, que es la substancia del contenido de los citadospapeles. En la otra refiere casi lo mismo, y que los ocho navios que se mantenian a vista del Morro se havian retirado y hacia juicio que havrian ido a incorporarse con los otros a Guantanamo, remitiendo los pliegos que havia conducido el enunciado Theniente D. Diego Morgan, ratificando el juicio de que desde alli le vandran a atacar por tierra, fortificasse èn àquel Puerto y extenderse a la bahia de Nipe, y aùn hasta el puerto del Principe con otras circunstancias, que no son posibles ni practicables, aùn en otra disposicion que la que permite la distancia y dificultades naturales del Pais, y otra fuerzas, en cuia suposicion pide se le asiste con las que aqui no ai, ni se puede proporcionar con lo posible. Pero avise la disposicion de aprontar barcos y biberes para conducir 200 hombres y algunas municiones hasta el parage llamado Gibara a cargo de un Commandante e experiencia y actividad, no obstante los obstaculos e inconbenientes que para ello se offrecen, y el compromiso de no poder determinar que resolucion podran tomar los enemigos, respecto a que desde Guantanamo se hallan en derrota para venir aqui, o yr a Veracruz, y que las treguas que dan para caer sobre Cuba, hace dudar que sea este su animo por la precipitada retirada de aquel partido. Que esta noticia havia causado notable conflicto y consternacion en el vecindario de aquella ciudad, creiendo que ia estavan sobre ella, epro que con su persuadiones desterro este mal conzedida aprehension, y el terror que engendro y dispuso hacer luego un pequeño destacamento, al que siguio otro de 200 hombres el dia 8 con instrucciones a su Comandante de lo que devia practicar a fin de batir a los enemigos, respecto de los puestos ventajosos que ofrece el terreno, y para sobstener a estos despachava otros 200 con un piquete de 40 hombres arreglado. Que le acavava de llegar correo de Guantanamo con los avissos que reconoceria por las copias que me incluye de los papeles que havia rezivido el alferez que destaco el dia 7 y del commandante de los 200 hombres, que le siguio el dia 8, y otro papel del capitan de Guantanamo, D. Pedro Guerrrero, en vista de los quales reforzo aquellos destacamentos con el capitan D. Pedro Hornedo, uno de los quatro piquetes que tiene alli, y 20 escogidos, y otros 130 de milicias, que aguardava 5 prisioneros que se havian hecho para tomarles las declaraciones y examinarlos prolijamente a ver si puede descubrir el animo de los enemigos, y los tres hombres que citan los papeles, insistiendo en los socorros que me tienen pedidos, que es a lo que se devia la sustancia de las dos enunciadas cartas, y el contexto de los papeles es a la letra como se sigue:

Señor Governadorel correo que conduce los prisioneros dara a V.S razones ...Vs dara providencia de ser quienes son los blancos y un mulato que se ha pasado de los nuestros con el ingles. La declaracion de los prisioneros vera V.S. por lo que toca a lo demas daremos la providencia combeniente y daremos quenta a V.S 10 de agosto 1742 Lope de Cavallero. El 20 de agosto se havian levado las 29 velas inglesas de Guantanamo con apariencia de seguir viaje a cuba, dejando tres en la bahia de Guantanamo (embarcaciones). Algunos encontronazos con ingleses hacen temer los peor a los españoles, lo que solo tiene de 37 hombres para la defensa del puesto, y los ingleses habian desembarcado 5000, Pide urgentemente ademas de los 200 hombres, polvora, balas y fusiles.

Reflexiones sobre el destino de la escuadra de Rodrigo de Torres. A.G.S. Leg 398.2-793. Secretaría de Marina. Octubre de 1741. La Habana.

No se puede negar que la citada esquadra (compuesta de 13 navios de 50 a 70 cañones, en que habra 5.000 hombres), animara mucho a los basallos del Rey en aquellos dominios, por quanto se correra y reforzara las plazas y castillos, al mismo tiempo que insultara en varios modos a los enemigos, obligandolos a estar unidos, o a lo menos en destacamentos superiores a nuestras fuerzas. Que asimismo tendran en la Havana con mas frecuencia y en menos dias las noticias de las passos y operaciones de los enemigos para irles al enquentro y frustrarles quanto se pueda, cortandoles las comunicaciones, apresandoles los comboyes que les fueren de la europa y de la Nuev Inglaterra esperandolos en los caminos mas usados. No obstante las razones expresadas, se ofrecen otras en contra mas convincentes (al parecer) que son las siguientes: Es cierto que al presente no puede subsistir en Cartagena de Indias una Esquadra tan fuerte por falta de viveres, a causa de la omision con que se ha mirado esta providencia alli, pudiendo tenerla mui abundante y segura, pero aunque no hubiese esta falta se careceria de los materiales, pertrechos y maestranza para las carenas y aprestos, en cuia consideracion tampoco deviara exponerse la Esquadra a refugiarse en aquel puesto, porque pereceria con todo lo demas que hubiere dentro, a manos del hambre. En Puerto Rico y en el de Cuba se ofrecen los mismos inconvenientes, en la Veracruz podria subsistir por lo que mira a viveres, pero faltarian materiales para las carenas y apresto, a ques añade que por estar en el interior del seno americano rara vez llegarian a tiempo sus socorros y probidencias, como bien se ha experimentado en siglo y medio, ademas de ser un puesto mui peligroso por estrecho y descubierto, como tambien mui ocasionado a epidemias y a deserciones. La Havana espuesto menos enfermo y mas preveydo de viveres, a excepcion del pan de trigo, vino, aceyte, y ademas para carenas y aprestos solo se puede contar con maderas, por lo que es forzoso llevar los materiales, pertrechos y harinas de trigo del Reyno de Mexico u del de España, lo qual y los crecidos jornales de la maestranza son casi insoportables al Real Erario por las frecuentes carenas y corridas a que precisan el ardiente sol tostando las maderas, pudriendose con las llubias y la mucha bruma que ay dentro de aquel puerto que arruinan los fondos de los navios. a que se agrega el peligro de ser apresados las embarcaciones que conducen los referidos generos como lo han sido

algunas en la guerra actual, y es de notar que desde la Havana hasta Cartagena ay 860 leguas de camino por rumbos rectos, por ser forzoso desembocar la canal de la florida y embocar por entre la Isla de Puerto Rico y la Española, cuia nabegacion no se haze sin algunos bordos y sin algun reparo a la isla de Puerto Rico, por lo qual el que desde la Havana se pone en 40 dias en Cartagena se da por mui contento. Si la Esquadra estubiere en elPuerto del Ferrol es innegable quelograria grandes ventajas en cada obgecion de las expresadas, porque la templanza del pays conservara mucho mejor la salud de la gente y la de los navios. Las providencias de todo lo necesario para la vida, carena y armamento seran mas seguras, mas a tiempo y mas baratas dos tercios que en los parages nominados. Los mantenimientos abundaran y enseancharen y enderezasen los camuinos desde el Ferrol al reino de Leon. Para socorrer o proveer toda la costa de Tierra firme, desde el cabo de Gracias a Dios (en la provincia de Guatemala) hasta el rio Orinoco, se executara desde el Ferrol en los mismo dias o con mui corta diferencia que desde la Havana, no obstante haver 500 leguas mas de distancia, lo que se prueba con que siendo los Galeones de poco andar por razon de sus fabricas y cargas, tardan desde Cadiz a Cartagena de Indias de 40 a 44 dias, navegando en todo el viage los navios de guerra que los van escoltando solo con tres velas (trinquete y gabias) pues cotegese este andar con el de una esquadra de guerra que de dia y de noche ira haciendo fuerza con viento largo casi en todo el viage, y no admirara que en un mes de navegacion se ponga desde el ferrol en cartagena de Indias.

Diario de navegación de D. José Pizarro hasta el mes de noviembre de 1741.

A.G.S. Leg 398.1-29. Secretaría de Marina. José Pizarro a Cenón de Somodevilla. 30 de noviembre de 1741. Ensenada de Montevideo.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Mui Señor mio, con data de 31 de Henero de este año, y por el haviso de D. Juan de Arranvide partizipe a V.S el arrivo de la Esquadra de mi cargo à la Ensenada de Maldonado, y haver fondeado en ella el 18 del expresado mes, con todo lo que ocurrio de particular en el viaje, y que me hazia à la vela el siguiente dia primero de Febrero, despues de haver hecho la aguada y completado hasta dos meses y medio de viveres, con lo que se encontraron en Montevideo, y otros pocos que con la primer notizia de nuestra llegada remitio el Governador de Buenos Ayres, quien me ofrecio al mismo tiempo me Ymbiaria mas, pero que la dificultad del transporte por falta de embarcaciones hera grande, y considerando yò el mismo yncombeniente, y que ymportaria mas el consumo que la esquadra haria en los dias que tardarian en llegar que la cantidad que podrian conducir dos o tres lanchas, por no perder el tiempo que discurri oportuno a nuestra Navegacion Ynutilmente, me hize à la vela con los cinco vajeles de mi cargo, el referido dia primero de Febrero por la mañana, y el dia siguiente montamos el Cavo de San Antonio de la vanda del Sur, de la boca de este rio, situado por los treinta y seis grados y treinta minutos de latitud, y diriji la Navegacion a conocer el Cavo Blanco, que esta en los 47 grados de latitud y en los 312 y 56

minutos de longitud. Pero los vientos sudoestes no me permitieron avistarlo hasta el dia 19 del mismo mes, que al medio dia lo reconocimos, y quasi al mismo tiempo avistamos un navio a distancia de tres leguas que hiba de la vuelta del sueste, el que haviendonos descubierto se atraveso al parecer a esperarnos. Ya avia hecho señal de dar carga toda la esquadra y el navio extranjero puso vandera inglesa y largo, y cargo velas en que demostro hazia señales de reconocimiento, seguimos siempre sobre el, pero estando a una legua de distancia arrivo y forzo de vela tomando caza, y a cossa de las quatro de la tarde, haviendose llamado el viento al sur sueste nos quedo a barlovento, y de Bolina nos llevava reconocida ventaja, sin embargo de la qual proseguimos la caza toda aquella tarde y hasta media noche, no obstante que desde que obscurecio no le divisabamos mas a la referida ora de media noche porque el San Estevan se nos quedava a considerable distancia, por nuestra popa disminuimos de vela para que puydiese incorporarse. El siguiente dia 20, aunque se hizo la descubierta, no pudimos descubrir el referido navio, y nos pusimos en camino para proseguir la navegacion en busca del estrecho de Mayre, a el que no pudimos llegar por los frecuentes sures y sudestes hasta el dia primero de marzo, que con vientos de noroeste logramos pasarlo, y a la una del dia, estando yo al sur de el, se retiro el viento del sudueste, y por haver refrescado el siguiente dia demasiado, nos quedamos a la capa con la mayor y la caveza al sur sueste, en cuia forma nosmantuvimos cinco dias, subsistiendo en todos ellos el mismo viento mui fuerte con gruesa mar, nebando y granizando continuamente. El dia 6 a la una de la tarde, haviendose tirado el viento al oeste bonanzible mareamos y gobernamos al sur, cuio rumbo proseguimos con bientos variables y bonancibles hasta el 9, que haviendonos entrado el viento por el este gobernamos al sudueste, y por este rumbo proseguimos a fin de montar el cavo de Hornos hasta el dia 11, que a las nuebe de la mañana, considerando nuestros pilotos haver montado ya el referido cavo, empezamos a Gobernar al Oeste quarta al Norueste, subsistiendo el mismo viento con gruesa mar y los orizontes mui cargados. A las quatro y media de la tarde haviendo abonanzado la mar, de golpe nos calmo el viento, y quedando los orizontes claros descubrimos una isla al Norte quarta al Nordeste, a distancia de quatro leguas, que tubimos por la de Drake, y a vista de ella, con bientos variables bonanzibles, se mantuvo la esquadra hasta el siguiente 12 por la tarde, que siendo el viento al oeste descubrimos la Tierra de Fuego al Norte hasta el Nordeste, y viramos de bordo la buelta del Sur Sudueste. Esta noche se nos rasgo la Gavia por el Puño, y se nos separaron la Guipuzcua, la Hermiona y la Esperanza, quedando en nuestra conseña el siguiente 13 tan solo el Ean Estevan. Este dia, permaneciendo el mismo viento bastante fuerte, haviendo aferrado el velacho quedamos con la dos mayores, la caveza al Sur Sudueste, compusimos y embergamos la Gavia, y hasta el 17 fueron los vientos variables desde el Norueste al Sudueste ya bonanzibles, ya frescos con gruesa mar, y nos mantubimos bordeando en conserva del San Estevan desde los 57 grados de latitud y 300 grados de longitud hasta los 58 grados de latitud y 299 de longitud, pero la noche del referido dia 17, siendo el viento del sudueste fresco con gruesa mar y los orizontes mui cargados, aferramos las Gavias quedando con las dos mayores. El siguiente 18, siendo el viento del oeste norueste mui fresco y con gruesa mar capeamos con la mayor y mesana, y ais lo practicamos el siguiente 19, en cuio dia nos falto el contraesta y del trinquete, dos quinales de la mayor en la composicion, de lo qual gastamos toda la mañana, y subsistiendo el mismo viento y la mar y orizontes mui cargados, nos mantuvimos a la capa con mayor y mesana hasta las 10 del dia del 20, que haviendo tirado el viento al nordeste bonanzible, gobernamos al Oeste, con la Gavia tomados todos los rizos, y el trinquete hasta el 21 por la tarde, que vino el viento al este sueste moderado. A las diez de la noche nos refresco el viento y arriamos la gavia sobre el

tamborete, y media ora despues de golpe vento tan forzosamente, que no dandonos tiempo a poder aferrar la Gavia, al tiempo de cargarla se hizo pedazos, rompiendonos el Racamento de la misma verga y la vela mayor, y sobre mesana, aquella cargada y esta aferrada amarramos el trinquete probador, y gobernamos al Oeste Noreste para presentar la popa a la mar, pero a las dos y media de la mañana se rasgo el trinquete, y media ora despues, sobre un balanze se nos vino abajo el mastelero mayor con la verga de Gavia llevandose la Cofa y las pernadas y baos, quedandose todo embarazado en la verga mayor, la que no se pudo zafar hasta el dia. Este fue el 22, amanecio con los orizontes mui cargados siendo el viento sueste, en estremos fresco con mui gruesa mar y niebe, y a las ocho de la mañana se zafo el mastelero mayor, su verga y cofa, cayendo todo a el agua, a esta ora no se bio mas el San Estevan, que siempre se havia mantenido en nuestra conserva. A cosa de las onze descubrimos un navio, el que haviendose acercado reconocimos ser la Esperanza, a el que le faltaban todas sus velas, a excepcion de la el trinquete, que aunque roto, trahia amurado. Prosiguio el viento al Sueste no tan fresco, pero la mar siempre gruesa, y por la tarde se llamo el viento al Sur, y aunque abanzo, no fue posible embergar otro trinquete por hallarse la gente sumamente atormentada del frio, y desde este duia comenzo la mortandad de ella. El dia 23 , siendo el viento al oeste fresco, arriamos la verga mayor, y nos pusimos a la capa con la mesana, la caveza al Sur. A las tres de la tarde refresco mucho el viento por el oeste Norueste, y a la misma ora, siendo la mar bien gruesa falto el estay del velacho, y aunque arrivamos en popa con la vela de estay mayor, no pudimos evitar el que viniese abajo el mastelero con la verga, y la mitad de la cofa y las pernadas de los Baos, todo el resto de la tarde se travajo en zafar del navio elmastelero verga y cofa. Ya no se behia la Fragata la Esperanza, ni otro navio alguno, el tiempo estava mui tempestuoso, y proseguimos en Popa gobernando al este sueste. El 24 travajamos en aegurar lo mejor que se pudo las obencaduras de mayor y trinquete que se hallavan mui maltratadas. Se mantuvo el mismo viento algo mas moderado pero la mar mui gruesa, y proseguimos gobernando al este sueste. El siguiente 25 embergamos un trinquete y sobre mesana, y al ponerse el sol mareamos el trinquete y cazamos la mesana, y siendo el viento norte gobernamos al oeste quarta al sudueste. El 26 amanezieron los orizontes claros, y el viento era norueste fresco. En este dia se travajo en atesar la obencadura de mesana, aparejar la verga mayor y guindar el mastelero de juanete mayor a Proa en lugar de el de velacho. Desde el dia 19 hasta oy no se ha podido observar, pero al medio dia se consiguio y nos hallamos en cinquenta y ocho grados y cinquenta minutos de latitud, y por los trescientos grados y quarenta y nuebe minutos de longitud. El siguiente dia se hizo la verga de juanete mayor que nos servia de velacho y lo mareamos, y con esta, la mayor, trinquete y sobre mesana, siendo el viento nor norueste singlamos la buelta del Oeste, desde cuio dia hasta el 31 varearon los vientos frescos desde el noroeste al oeste con gruesa mar, y el referido dia 31, subsistiendo los mismos, haviendose reconocido el antezedente la Isla de Diego ramirez hize consejo de Guerra en el que concurrieron los Capitanes y Oficiales mayores de Guerra de este navio, y los pilotos para determinar la resolucion que se devia tomar respecto de estar entablados los vientos contrarios oestes y noruestes, no hallandose a bordo mas viveres que para veynte y ocho datas (a doze onzas, digo a ocho de bizcocho, seis de acrne, cinco de tocino, una y media de garbanzos y dos de abas, cuias cantidades se suministraban ya desde el dia veyte y cinco, hallarnos mui distantes del Rio de la Plata con crezido numero de enfermos, sin dietas por haver muerto todo el ganado, a lo que se añadia la falta de aparejo por hallarnos sin Gavias, y con reflesion a las expresadas circunstancias se designo por general dictamen de todos los concurrientes arrivar a este rio, lo que se puso desde luego en practica, gobernando al

este quarta al nordeste, a procurar pasar por el estrecho de Mayre y no desatracarnos de la costa por los experimentados vientos noruestes. El dia 4 de abril mareamos una zevadera por gavia, haviendo aparejado la verga en el zoquete que havia quedado del mastelero mayor. El 7 del mismo, hallandonos por la estima en la latitud de 55 grados y 13 minutos y en los 309 grados y 51 minutos de longitud, siendo el viento sur. A las dos de la noche, gobernando al norueste quarta al oeste con solo el trinquete amurado, refresco de sueste el viento que nos lo rompio de arriva avajo, y estando en la faena de acrgarlo se comio el viento la mayor, a la que no se pudieron tomar con antizipacion las cruzes, por no haver havido quien se atreviese a subir sobre la verga, la mar hera terrible, y nos pusimos a la capa con la mesana rezelosos de que las corrientes no hubiesen acercado mas de lo quenos considerabamos de las tierras yncognitas, situadas por los 52 grados y 20 minutos de latitud y por los 311 de longitud en su mediania. El dia siguiente 8, subsistio el mismo viento mui fuerte, la mar mui gruesa, porlo que nos mantubimos con la mesana a la capa hasta el dia 9 por la mañana que haviendo abonanzado y aclamado el tiempo arrivamos con la vela de estay mayor y corrimos la verga de trinquete para embergar uno viejo que nos havia quedado. A medio dia descubrimos tiera desde el morueste quarta al oeste hasta el nornorueste a distancia de 8 leguas y hera la misma de que nos rezelabamos. El dia 10 perdimos de vista la referida tierra y por la mañana descubrimos una isla pequeña al sueste, la que nos obligo a arribar para pasar a sotavento de ella, siendo el viento nornorueste fuerte, la costeamos a distancia de dos leguas. Por la tarde zeñimos el viento, la muza a babor, con el trinquete, la zebadera por gavia, velacho sobre mesana. Se travajo este dia en componer y ajuntar una gavia vieja para que nos pudiera servir de mayor por no havernos quedado ninguna, los vientos prosiguieron al Norueste y gobernamos al Nordeste. El dia 13 embergamos la mayor compuesta en la forma referida, y con las expresadas velas, y con los vientos generalmente de Norueste, ya frescos ya bonanzibles, gobernamos siempre al nordeste, para ponernos en la latitud de este Rio, pero como el aparejo hera tan pocoy de tan mala calidad las singladuras heran mucho mas cortas de lo que pedia nuestra nezesidad, por lo que se fue disminuyendo la Racion a proporcion de lo que se dilataba el viaje, y nos hallamo con la mayor parte de la tripulacion enferma, de la que se nos moria mucha gente por la falta de dietas y medizinas. El dia 25 embergamos un trinquete nuebo que se hizo en los antezedentes dias, y el siguiente 26 hize pesar los viveres que teniamos a bordo, yncluso algun trigo que se embarco en la ensenada de Maldonado para el Ganado, y por haver muerto este con la gruesa mar y frios que se experimentaron en la latitud de Cavo de Hornos, se havia reservado, hallamos que suministrando (como ya se practicava), a cinco onzas de bizcocho y tres de trigo (unos generos que havian quedado), por racion teniamos para 17 dias, y hallandonos este dia por la estima de 42 grados y 8 minutos de latitud, y por los 323 grados 41 minutos de longitud, el cavo de San Antonio me demorava (de este rio de la Plata) al norte quarta al norueste a distancia de 130 leguas, prosiguiendo siempre los vientos noruestes mui gobernables. El dia 3 de mayo murio el capitan de fragata D. Juan Morfi, que venia de segundo en este navio y tambien el maestre de raciones D. Eugenio Montero. Al ponerse el sol sondamos y se encontraron cinquesta brazas de agua, por cuio fondo nos consideramos a la boca de este rio, y la tarde del 11 del mismo relevamos el Cavo de Santa Maria al oeste y a distancia de tres leguas y siendo el viento este nordeste fresco, resolvimos nabegar toda la noche para hallarnos al amanecer sobre la Isla de Flores, pero haviendose tirado el viento al Norte y despues al Norueste, porno empeñarnos sobre el banco ingles, dimos fondo a la 1 de la noche en 14 brazas. La mañana del siguiente 12 el viento hera sur sudueste y relebamos el pan de azucar al norte a distancia de 6 leguas. A las nuebe de la misma abistamos un

navio al esteque hera a la buelta del oeste norueste, y haviendonos acercado lo conocimos, hera el San Estevan, al que no haviamos buelto a ver desde el dia 21 de marzo que se nos separo. Fondeo cerca de nosotros y al pasar nos dijo como havia arrivado desde elmismo cavo de ornos el dia 10 de abril por la tenazidad de los vientos contrarios, summa falta de viveres y velas, todo esto 12 de mayo nos mantubimos fondeados, y a medianoche, siendo el viento sur bonanzible hize señal al San Esteban para que se lebase, y desde esta ora empezamos nosotros a executarlo con toda la Gente que havia sana y medio enferma en el navio, sin reservarse ninguno de este trabajo, pero en medio de todo el esfuerzo que se procuro hacer, heran ya las ocho del dia y no pudimos elebar el ancla, y desesperanzados de conseguirlo por la devil fuerza, determine se picase el cable y nos pusimos en camino para Montevideo, haviendose visto obligado a hacer lo mismo por yguales razones el San Esteban. Al ponerse el sol relebamos la Isla de Flores a el Norueste a distancia de tres leguas y media, y a las dos de la noche que vaziava el agua dimos fondo con un anclote. El dia 13 por la mañana, porque entrava el agua, siendo el vieto sueste, con todo el aparejo despues de havernos levado no podia gobernar el navio, y porque la corriente nos llevaba sobre los vajos de las carretas, bolbimos a fondear con un anclote. Pero el San Esteban, como tenia sus Gavias y cala menos que este navio, pudo gobernar y prosiguio su camino a Montevideo, en cuia ensenada logro entrar y fondear aquella misma tarde, y asi en ella, como la misma noche nos bolbimos a levar diferentes veces, pero experimentamos lo mismo que por la mañana de no poder gobernar el navio, y de llebarnos la corriente a la costa. La mañana del dia 14 vino a bordo la lancha del Registro y nos trajo bizcocho y alguna carne fresca, y el siguiente 15, reconociendomenor fuerza en las corrientes nos lebamos, y aunque con bastante travajo, conseguimos fondear aquella tarde en la zitada ensenada de Montevideo. El Gobernador de Buenos Ayres, que a la sazon se hallava en esta playa, vino a bordo y hizo las mayores instancias para que los dos vageles pasasen al surgidero del zitado Buenos Ayres, porque dificultava mucho, y aun tenia por imposible se les pudiese abastecer de viveres de otra suerte, pero la gente estava tan devil que no la considerava yo capaz de hacer esta corta aunque travajadora navegacion, amenos que reposando algunos dias en este paraje no tomasen nuebos alientos con la buena calidad de los viveres. El dia 17 se fueron a Buenos Ayres el Gobernador y el Ministro de la Esquadra con el encargo uno y otro de ajenciar caudales en aquella ciudad para prebeher de viveres, y poder pertrechar de todo lo nezesario a estos y los demas vageles de la Esquadra que se uniesen a este rio, y con efecto, aquel comercio facilito sesenta mil pesos. Desde mi llegada hize se formase en la mejor disposicion que se pudo un Hospital con camas, al que inmediatamente se embiaron los enfermos, pero como toda la Gente venia sumamente endeble y generalmente escorbutica, con el mejor y mas abundante alimento del que comio con inevitable desden empezo la enferma, y enfermaron los pocos que venian sanos, de suerte que de uno y otro vagel murieron aqui muchos. El dia 24 del referido mes fondeo en esta ensenada la fragata la Esperanza, que obligada de los vientos contrarios y por falta de viveres y velas, arrivo el 19 de abril, desde la altura de Cavo de Hornos, y estando el dia onze de mayo leste oeste con este rio en calma y con gruesa mar desarbolo de su palo mayor, trajo muchos enfermos, y se havian muerto desde la salida de Maldonado hasta el dia de su lelgada aqui, 153 hombres.hize pasar desde luego los enfermos de mas cuidado al Hospital, en el que aunque con yncomodidad se acomodaron, y ais por las instancias que hacia el Gopbernador de Buenos Ayres como por el mayor alivio de los enfermos, determine que las dos fragatas pasasen ala ensenada de Barragan, y este navio fuese al sur fresco de Buenos Ayres, pero haviendo venido de alli el piloto practico el veyte y siete del expresado mes, y asegurandome que

respecto del poco aparejo con que se hallava este navio no se atrevia a llebarlo al surgidero, en donde tampoco en las vajas mareas havia agua para que estuviese en flote, siendo el fondo de aquel paraje duro, mande que las dos referidas fragatas fuesen ala zitada ensenada de Barragan y que este navio se mantubiese aqui, y para que pudiese entrar mas a cubierto de los vientos suestes, hize se le sacase la artilleria de la segunda bateria, y luego que el tiemp fue aproposito, haviendose embarcado en la Esperanza 40 indios para virar el cabrestante por la suma falta de gente que tenia, a principios de junio se hizieron a la vela las dos fragatas para aquella ensenada. Con expreso que se despacho a Lima a ultimos de mayo, avise al Birrey todo lo acaezido en el viaje, pidiendolo mandase remitir la cantidad de ciento y cinquenta mill pesos con la brevedad posible, y haviendo querido practicar lo mismo con el Presidente de Chile, me aseguro el Gobernador de Buenos Ayres hera escusada diligencia en aquella estacion por estar ympenetrable la cordillera, por lo que lo omiti hasta que tube notizia de estar abierta. Como en estos parajes no se encuentran palos de arboladura, lonas ni jarcia, de cuios tres generos nezesitavan mucho estos tres vageles para su avilitacion, determine ymbiar el Paquebote el Real Mercurio (que se hallava ya carenado en Buenos Ayres) al rio Jeneyro para la compra de los expresados pertrechos, y que estos se condujesen asi en el como, en otras dos embarcaciones fletadas alli, a cuio efecto se consiguio en Buenos Ayres letra de veyte y quatro mill pesos y di orden al Comandante del referido Paquebote viniese con la brevedad posible a esta ensenada. El dia 18 de junio llego aqui un expreso despachado del Rio Grande con pliegos para el Gobernador de Bueno Ayres, para el Comandante de Montevideo, de D. Pedro de Mendinueta y otros oficiales del Guipuzcua, en que davan quenta de haver naufragado el expresado navio en la playa de Santa Marta en la costa de Brazil, a diez leguas al sudueste de la Isla de Santa Cathalina, en donde baro el dia siete de mayo.. Y despues de haver salvado con suma felicidad toda la Gente en tierra, se hizo piezas el diez y seis del mismo, sin que en los nuebe dias intermedios pudiesen haver sacado cosa de importancia del zitado navio, assi por la devilidad de la gente como por la gruesa mar que rompia en la playa. Este navio se hallo precisado de arrivar el dia 23 de marzo, hallandose en la latitud de 56 grados y 37 minutos, y en 305 grados y 45 minutos de longitud, por hallarse con su palo mayor rendido, y haziendo tanta agua que con quatro bombas no la podian ganar, pero con estas vinieron hasta la latitud de este rio y queriendo orzar para poderla romar desarbolo de todos sus palos, por cuio accidente obligado a dejarse llebar del mar y el viento, aunque despues le arriaron bandolas no pudieron entrar barados en la nominada costa. Con la notizia de que la gente de este navio (que havia logrado favorable acoxida del Gobernador de la Isla de Santa Cathalina) se hallaba en aquella Isla luego que llego aqui el paquebote que fue el 29 de junio, di orden a su comandante, D. Isidro de Postigo, para que de paso, en su viage al Jeneyro tocase en la referida Isla y procuarse en ella, se buscasen sobre la letra que llebava tres o quatro mill pesos para el socorro de nuestra gente, y que a su buelta con el paquebote y las dos embarcaciones que para el trasnporte se havian de fletar, embarcase los officales y a toda la demas gente del Guipuzcua, cuia disposicion participe a D. Pedro Mendinueta, encargandole al mismo tiempo procurase hacer bucear todo lo que se pudiere sacar del Rey, que consideraba en los fondos del perdido navio, ynterin bolbia el paquebote a tomarle y con esta misma ocasion di las gracias al Gobernador de Santa Cathalina por lo vien que havia obrado, assi con los officiales como con la demas gente nuestra. En el paquebote hize embarcar al carpintero mayor de la esquadra con las medidas de los palos que nezesitavan estos vageles y le mande lo hiziese labrar en el Geneyro, assi porque ay alli crecido numero de carpinteros como para que se pudiesen acomodar con mayor facilidad en las embarcaciones , y con

tiempo favorable partir este a su destino el dia primero de julio. Y porque el Comisario de marina y Ministro de la Esuadra me havia escripto que haviendo hecho sus quentas respecto de lo remitido al Geneyro, lo que importarian las recorridas de calafateria y carpinteria de estos vageles la compra de materiales que para el efecto se nezesitava, y la de los prezisos viveres de repuesto para el viage havia menester mayor cantidad de caudales que los que havia entregado aquel comercio, y que asi se lo havia dicho al Gobernador a fin de que fazilitase lo nezesario, pero que negandose este absolutamente a buscarlo dando por imposibles poderse allar, tenia por mui prezisa mi hida à aquella Plaza para que mis ynstancias les mobiesen a buscar los caudales prezisos, y por cuio motibo y despues de haver dado en este navio las ordenes combenientes para que se travajase en el aparejo (que todo lo nezesitava nuebo) y se adelantase en el lo posible, haviendo venido una lancha del pais el dia 9 de julio pase en ella a Buenos Ayres assi para ejenciar lo referido como para acalorar la recorrida de las dos fragatas que ya se hallavan en la ensenada de Barragan. El dia 13 llegue a Buenos Ayres en donde echo el presupuesto del caudal que seria nezesaio a la avilitacion de los nabios, yncluso el ymporte de la mitad de la suma de sus tripulaciones (que hera combeniente satisfacer) y alguna ropa apra las mismas, considero el Ministro de la Esquadra importaria el total, ciento y treinta mill pesos, con que ademas de los sesenta mill ya percibidos se havian de buscar setenta mil, y sin embargo de las reiteradas excusas de aquel Gobernador a repetidas instancias mias, convino finalmente en sacar de algunos particulares parte de esta cantidad para que no zesase el travajo y el apronto de viveres, ynterin el Virrey del Peru remitia al guna Plata como hera natural, y para poderlo conseguir de nuebo se le despacho otro expreso por el que repeti la nezesidad y que para aprontarse estos vageles tenian del mas pronto escorzo de caudal, dandole quenta al mismo tiempo de la perdida del Guipuzcua, y que no tenia notizi ni savia el paradero de la fragat la Hermiona, el que merezelaria fuese infeliz, respecto de no haver parecido en este rio ni en las costa del Brazil, y practicadas estas diligencias, pase diferentes bezes a la ensenada de Barragan a ber y reconocer las recorridas de las dos fragatas en las que hize travajase toda la maestranza que en estos parajes se pudo encontrar (que fue bien poca) para que finalizada la obra en el Mar viniese a este navio a executar lo mismo. De la ensenada de Barragan con motibo de frecuentar las lanchas y botes de las fragatas los biajes a tierra para transportar a sus bordos lo nezesario, empezo a desertar la gente sin poderse encontrar medio a ebitar la fuga por ser el Pais abierto y haver en el abundancia de cavallos, y notizioso de que los desertores se refugiavan en la Colonia, escrivi con elmayor de Ordenes a su Gobernador para que vajo de la regular caucion entregase los referidos desertores, pero este se nego absolutamente a executarlo, sin embargo de haverle prometido el de Buenos Ayres practicaria lo mismo con los portugueses que desertasen de la Colonia, y al mismo tiempo que se travajava en esta diligencia, que fue a mediados de septiembre, me escrivio el capitan de fragata, D. Francisco de Postigo, como en la nombrada el San Esteban, de sumando la noche del 18 al 19 del referido mes, se havian amotinado 13 soldados de Marina, 19 de los de trasnporte y nuebe marineros, los quales juntos despues de haver enzerrado en la despensa al nominado comandante y officiales, tomaron la lancha y con alunas armas se salieron fuera de la ensenada, y aunque despues que el Capitanm y officiales se hallaron libres, gritaron a la Esperanza para que armase su bote y lancha, y estas embarcaciones armadas siguieran a los amotinados con la anticipada ventaja que aquellos llebavan solo pudieron conseguir abistarlos la mañana siguiente, acosa de legua y media de distancia, y reconocer se encaminaban a la Colonia. Con la notizia de este desorden despache un official a aquella PLaza para que pusiesen en mi nombre la lancha con sus pertrechos a aquel

Gobernador, el que con toda puntualidad mando se entregara en la misma forma que se pedia. Añadida la perdida de esta gente a la que se havia desertado de las dos fragatas, que toda hacia el numero de mas de cinquenta hombres, respecto de cuia falta, aunque viniesen todos los que se salvaron del Guipuzcua que fueron quatrocientos, no bastaban para tripular los tres vageles moderadamente, sin embargo de hallarse ya las dos fragatas recorridas, respecto de no pdoerse alibiar con tanta facilidad com el San Estevan, La Esperanza por faltarla a esta su palo mayor y verga, en la duda de que se encontrase en el janeyro, determine quedase la Esperanza amarrada con toda seguridad dejando en ella su Comandante con los officiales mayores, los de cargo y la preciada marineria, a poder esquifar lancha o bote, y que la restante gente, asi de mar cono de ynfanteria de Marina y de transporte, pasase del San Estevan para poder conducirlo a esta ensenada de Montevideo, para cuio paraje empezo a espiarse con el practico a bordo. El dia 2 de octubre tube carta de D. Isidro del Postigo, Comandante del Paquebote en la que me participo su arrivo a la ensenada de Montevideo, de buelta del Rio Geneyro desde el qual havia despachado las dos embarcaciones que alli fleto (cargadas de los palos de arboladura y la mayor parte de pertrechos) a la Isla de Santa Cathalina, y que no havia èl executado la misma navegacion, por no detenerse para que las lonas que trahia en el mencionado paquebote llegasen con mas brevedad por considerar importaria mucho esta a la abrica de las velas, y que una de las referidas embarcaciones havia salido del expresado Geneyro siete dias antes que èl, y laotra al mismo tiempo, que siendo todas dos mui suficientes a transportar officiales y gente del Guipuzcua, y que asi en ellas como en el paquebote venia todo lo que se havia pedido para la abilitacion de estos vageles. Por el Comandante referido se confirmo la notizia que ya havia corrido en estos parajes (aunque se ignora el autor), de haver arrivado al rio Geneyro dos navios de guerra ingleses e los de la esquadra del Almirante Hanson, con cuios capitanes, tanto en aquel rio D. Isidoro de Postigo, a quein contaron que los zitados navios heran el Glorioso y la Perla, que el navio a quien haviamos dado caza sobre el Cavo Blanco hera este ultimo, el qual se havia separado de los demas de su esquadra y hiria a incorporarse con ella a el rio de San Julian, quando les descubrimos y les dimos caza, que despues se vino en el expresado Rio de San Julian con su esquadra, la que passo el estrecho de Mayre el dia 7 de marzo, y que haviendo encontrado por la misma altura los furiosos vientos contrarios que nosotros experimentamos despues de maltratados, uno y otro navios se separaron de su comandante, y no pudiendo aguantar mas por las enfermedades y mortandad de la gente, asi en el Glocester como la Perla havian arrivado separados, y despues accidentalmente se juntaron sobre la costa del Brasil los dos, y que ambos entraron en el Geneyro mui faltos de gente, que haviendo fondeado en aquel Rio fue nezesario viniese gente de tierra y de otras embarcaciones a aferrarles sus velas. Que el paradero de su comandante y de los demas de su esquadra ygnoravan qual fuese, pero que respecto de no haver parecido ninguno en aquel rio, los discurrian fatal. Y aunque sin estas notizias havia yo resuelto pasar a la Concepcio de Chile con los tres vageles que de los de mi cargo havian quedado, o con los dos no haviendo tripulacion para el tercero, y unirme a los nuestros de la mar del Sur, y oponerme con el todo a la esquadra del Almirante hanson, que ignoraba si havia podido o no montar el Cavo de Hornos, pero con ella, aun con solo los dos vageles esperava dar bastante cuidado a los tres del referido Almirante, en el caso de que huviesen montado el mencionado Cavo de Ornos, o que prezisados de los tiempos contrarios huviesen tomado para ymbernar alguno de los puertos que aseguran ay en sus cercanias, y esperar en el tiempo oportuno a poder pasar a la mar del Sur, porque los discurria mui faltos de gente con los travajos padecidos, como lo estavan sus compañeros en el Geneyro. A

principios del referido mes, con expreso que vino de Lima, rezivi carta del Virrey del Peru, respuesta de la que le escrivi altiempo de mi llegada a esta ensenada de Montevideo, y en ella me decia que havia dado orden en el Potosi, para que se me remitiesen aqui con la mayor brevedad cien mil pesos, que se devian emplear en el reparo y avilitacion de estos vageles, con los que esperava pasar a Chile, luego que el tiempo fuese a rpoposito, porque aunque se presumia, no havia montado el cavo de Ornos la esquadra Inglesa por los fuertes temporales que en todas partes se havian experimentado, rezelava que hubiesen tomado algun puerto pararepararse, y que empermitiendolo pasaria a aquellas costas, y mandome al mismo tiempo las señales de reconocimiento que havia de practicar en el caso de encontrarme en ellas con los navios de S.M de la Mar del Sur. Con esta orden y la notizia referida de los ingleses, estando ya en el camino para esta ensenada la fragata San Estevan, vine a ella el dia 27 de octubre y encontre aqui uno de los dos navios portugueses que se fletaron en el Geneyro para la conduccion de los Pertrechos, el que trajo los palos de arboladura pedidos, algunas piezas de jarcia, porzion de motoneria, y haviendo tocado en Santa Cathalina tomo alli tres officiales del Guipuzcua y todos los de infanteria de transporte, trynta hombres de infanteria de Marina (que heran los unicos que havian quedado de la guarnicion de dicho navio), veyte y nuebe de los de transporte, onze officiales de mar y onze marineros, no pudiendo conduzir mas gente por lo empachado que se hallava el navio con los palos de arboladura, y escriviendome D. Pedro Mendinueta que la otra embarcacion portuguesa que fue la primera que salio del Geneyro, y hera la que conducia casi toda la Jarcia, aun no havia parecido todavia en aquella Isla, y que respecto de su extraordinaria detencion se podia sospechar lle hviese sucedido alguna desgracia, y que la gente que con el se hallava havia empezado a desertar, con el conocimiento en larga demora en aqeullos parajes havia adquirido, con cuia hize se desembarcara quanto conducia la que havia llegado aqui con la mayor brevedad, y con la misma mande salir la referida para Santa Cathalina a fin de transportar en ella a Mendinueta y a toda la gente que con el estava, escriviendole lo conveniente para que el practicase sin perder tiempo, y esta salio de esta ensenada el dia ultimo de octubre.

El dia de nobiembre fondeo en esta ensenada la fragata San Estevan que venia de la de Barragan, cuio capitan me ymbio a decir por un official, como a la entrada aqui havia tocado la nominada Fragata en un arrezife que sale de la punta del oeste de esta ensenada, por haver el practico atracadose con ella demasiado a tierra sin nezesidad por ser el viento mui largo, en cuio golpe se le rompieron al timon dos machos, haviendo suzedido lo mismo a tres hembras, dos de ellas las mas cercanas a la quilla. Con esta notizia ymbie la maestranza y buzos para que reconoziesen vien el daño, y haviendolo registrado bolbieron a decirme hera cierto, y que para remediarlo hera inescusable se descubriese quilla dicha Fragata, y siendo esta faena sumamente larga en este paraje y demora tan considerable quenos haria perder la estacion oportuna para haze el viaje, no obstante de haver llegado oy la embvarcacion portuguesa (que crehiamos la huviere sucedido alguna desgracia) con D. Pedro de Mendinueta y la restante gente de Mar que havia quedado en la Isla de Santa Cathalina, hasta el numero de ochenta y seis hombres, y que la referida embarcacion puede servir de chata para que caiga el san Estevan, como el tiempo esta tan adelantado he resuelto para que del todo no quede frustrado el travajo de Ybierno y Primavera pr este accidente, y para que pueda haver enlas costas de Chile iguales fuerzas de las de los tres navios Ingleses de la Esquadra de Hanson en el casod e que han passado a ellas, y en el de que no lo hayan podido conseguir, oponerse a otros que de la misma nacion en adelante pasen, hir con este navio a la zitada Concepcion de Chile, en cuio puerto espero unirme con los dos del mando de D. Jacinto Segurola, y cruzar con los tres, siempre que los

tiempos lo permitan, desde el referido puerto hasta la isla de Juan Fernandez como el Señor Infante Almirante General ha mandado, moviendome a esta resolucion ademas del referido motibo, el de pasar la tropa de transporte a aquellas costas, que aunque disminuida en numero ha quedado el pie del batallon en estado que conpletandolo con reclutas de Chile sera siempre bueno y de fuerza respetable, y el de conduzir las armas y municiones que vinieron de transporte en estos tres vageles, el fierro y herrages de S.M. Las dos fragatas que me hallo precisado a dejar en este rio por las razones expresadas y se uniran en esta ensenada,quedan al cargo del capitan de navio D. Pedro Mendinueta, y con los officiales mayores y de mar correspondientes, y en cada una de ellas 26 hombres de infanteria de marina y 63 de mar, siendo el numero que despues de tripulado ha quedado de los tres vageles. El referido D. Pedro de Mendinueta queda encargado de arbolar el palo mayor a la Esperanza y de que se descubra quilla y se le pongan las hembras al San Estevan, porque en lo demas estan las dos fragatas recorridas y pertrechadas de un todo a excepcion de juego y medio de velas que faltan a la Esperanza, y aunque para ellas ay lonas suficientes, me ha parecido combeniente llebarlas en este navio porque en la Mar del Sur no se encuentran, y porque deviendo venir gente de España para tripularlas al mismo tiempo que esta , se pueden trasportar las lonas correspondientes al referido juego y medio, con lo que quedaran avilitadas enteramente (exceptuendo en tripulaciones) para que S.M se sirviese emplearlas. Lo que participo a V.S para que se sirba elebarlo a la notizia del Señor Infante Almirante General como el que dentro de dos o tres dias dirigire la nabegacion al citado puerto de la Concepcion de Chile. Joseph Pizarro, a bordo del Assia. Ensenada de Montevideo. 30 de nobiembre de 1741. A D. Cenon de Somodevilla.

Relación de los subsidios concedidos por el Parlamento inglés al rey para afrontar la guerra. Publicado en el Mercurio en abril de 1743. Págs. 89-91.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Para 4y marineros	280.000	libras
Para las guardias y guarniciones inglesas	647.862	“
Para Gibraltar y Mahón	266.616	“
Para 11.550 marineros	206.253	“
Para 16.359 hombres destinados en Flandes	534.763	“
Para la paga de 16y hannoverianos	657.888	“
Para 6y heseses	161.607	“
Para las tropas de tierra	35.075	“
Para el flete de embarcaciones de transporte	133.878	“
Para fortificar la Georgia	12.000	“
Para las fortificaciones en Africa	10.000	“
Subsidio para la reina de Hungría	500.000	“
Para el ordinario de la marina	188.558	“
Para el valor del Fondo General	58.869	“
Para el Hospital de Greenwich	10.000	“
Remplazar sumas sacadas del fondo de extinción	14.939	“

Para la iglesia de Westmister	4.000	“
Para el puente de Westmister	25.000	“
Para los oficiales reformados de mar y tierra	26.137	“
Para la pensión de las viudas de los oficiales	3.918	“
Para los gastos extraordinarios del año 1742	41.435	“
Un millón que se ha de sacar con una cláusula	1.000.000	“
TOTAL.-	*13.817.788*	Libras

Universitat d’Alacant
Universidad de Alicante

11. FUENTES DOCUMENTALES

PUBLICADAS:

- PAPELES PERIÓDICO DEL SIGLO XVIII.- Mercurio Histórico y Político Español. Universidad de Alicante.
- ABREU Y BERTOLANO, J.A. *Colección de los tratados de paz hasta el feliz reinado de N.S.D de Felipe V*, 1598-1700. Clásicos Tavera. Digibis. Madrid.
- ALCEDO Y HERRERA, D. *Reales órdenes de su Majestad para impedir el trato ilícito con extranjeros en las Indias Occidentales*, 1749.
- ALCEDO Y HERRERA, D. *Sorpresa y toma de Portovelo por el Almirante Wernon, año de 1739; y sitio de la plaza de Cartagena por el mismo Wernon, año de 1741, y de sus efecto y resultas.*
- BERMÚDEZ PLATA, C. *Narración de la defensa de las Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*. Sevilla. 1912.
- ORÁCULO DE EUROPA, traducido del francés al castellano por el licenciado D. José Lorenzo de Arenas.
- CONDE DE SUPERUNDA. *Relacion de gobierno del Perú 1745-1761*. Consejo superior de investigaciones científicas. Instituto González Fernández de Oviedo. Madrid. 1983.

FONDOS DOCUMENTALES

- SECRETARÍA DE MARINA, EXPEDICIONES A INDIAS, Archivo General de Simancas, Valladolid: legajos.- 396, 397, 398, 399, 400, 401.
- SECRETARÍA DE ESTADO, Archivo General de Simancas, Valladolid: legajos.- 6908, 6909.
- MAPAS, PLANOS E INGENIOS, Archivo General de Indias, Sevilla.

- SECCIÓN LIBROS MANUSCRITOS, Archivo General de Indias, Sevilla.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

12. BIBLIOGRAFÍA

- A Philosophical and Political History of the Settlemens and Trade of the Europeans in the East and the West Indies, s.a., Translated from the French By Justamond, M.A. Edinburg, 1777.
- ADAMS, S.L. "Spain or the Netherlands? The dilemas of Early Stuart Foreign Policy" en H. Tomlinson (ed) Before the English Civil War, Londres, 1983.
- ALCALÁ ZAMORA, J. "*Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos*", Estudios, 1975.
- ALCALA ZAMORA, J y QUEIPÓ DEL LLANO, *España, Flandes y el Mar del Norte*, 1618-1639, Barcelona, 1975.
- ALONSO, J.R. *Historia política del ejército español*, Editorial Nacional, 1974.
- ANDERSON, M.S. *Guerra y sociedad en la Europa del Antiguo Régimen: 1618-1789*. Madrid. Ministerio de Defensa, 1990.
- ANDERSON, M.S, *Europe in the eighteen century 1731-1783*, Longhorn, London, 1976.
- ANDREWS, K.R, *English Privatering voyages to the West Indies (1588-1595)*, Hukluit Society, 2ª s, vol. 11, Cambridge, 1959.
- ANDREWS, K.R. "English voyages to the Caribbean (1594-1604)". William and Mary Quarterly, 31, 1974.
- ANDUJAR CASTILLO, Francisco: *Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada 1996.
- ARAZOLA CORVERA, M.J. "El contrabando en la ruta del Río de la Plata a mediados del siglo XVIII". En VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- ARAZOLA CORVERA, M.J. *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires 1737-1757*. Diputación de Sevilla. Sevilla. 1998.
- ARTIAÑO Y GALDACANO, G. *La arquitectura naval española* (en madera), Madrid, 1914.
- ARTOLA, M (dir). *Historia de España*. Alfaguara. Madrid. 1973. 7 vols.
- ATÚNEZ Y AZABEDO, R. *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno de comercio con los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid. 1797.
- BACALLAR Y SANNA, V. *Comentarios de la guerra de España e historia de su Rey, Felipe V, el Animoso*. Madrid, Atlas, 1957.
- BALAGUER, E Y GIMÉNEZ, E. *Ejército, ciencia y sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, Instituto de Cultura "Juan Gil-Albert, Diputación de Alicante, 1995.
- BASTERRA, R**.** *Una empresa del siglo XVIII: la Real Compañía Guipuzcuana de Caracas y su influencia en los destinos de América.*
- BASTERRA, R. *Una empresa del XVIII: los navíos de la Ilustración*. Caracas. 1952.
- BECKER, Jerónimo. *España e Inglaterra: sus relaciones políticas desde las paces de Utrech.* Ambrosio Pérez y Compañía. Madrid. 1907.
- BELANDO, N. *Historia civil de España: sucesos de la guerra y tratados de paz, desde 1700 hasta 1733*. Madrid, Imprenta y librería de Manuel Fernández, 1744.
- BERMÚDEZ PLATA, C. *Narración de la defensa de indias contra el ataque de los ingleses en 1741*. Sevilla. 1912.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- BETHENCOURT MASSIEU, A, *Ataques ingleses contra Fuerteventura, 1740*. Puerto del Rosario, Servicio de publicaciones del Cabildo insular de Fuerteventura, 1992.
- BETHENCOURT MASSIEU, A (coor). *Felipe V y el Atlántico,* III Centenario del advenimiento de los Borbones: XIV Coloquio de historia canario-americana. Las Palmas de Gran Canaria. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. *Relaciones de España bajo Felipe V, del Tratado de Sevilla hasta la guerra con Inglaterra (1729-1739).* A.E.H.M. 1998.
- BLACK, J. *La Europa del siglo XVIII 1700-1789*. Akal. Madrid. 1997.
- BLACK, J. *Britain in the age of Walpole*. Macmillan Publishers. Londres. 1984.
- BLACK, J. *The British Seaborne Empire*. London. Yale University Press. 2004.
- BLACK. J. Warfare in the Eigtheenth Century. Cassell. Londres. 2002.
- BLEIBERG, German. *Diccionario de Historia de España*. Vol 2. Alianza . Madrid. 1986.
- BONET DE SOTILLO, D. *El tráfico ilegal en las colonias españolas*. Caracas. 1955.
- BORREGO PLA, C. *Cartagena de Indias en el siglo XVI,* Sevilla, Escuela de estudios Hispanoamericanos (E.E.H.A), 1983.
- BORREGO PLA, C. "*Mar, río y pesca en la Cartagena indiana de 1600*". En VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998.
- BRADLEY, P. *Navegantes Británicos*. Madrid. Mapfre. 1992.
- BRADING, D.A. "La España de los borbones y su imperio americano", en Mary W. Helms, John Murra, Jorge Hidalgo, John H. Elliot, Nathan Watchel, Murdo J. MacLeod.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- BRADING, D.A. *América Latina en la época colonial*, Crónica Barcelona, 2002.
- CASTILLO MATHIEU, N. *Cartagena, puerto comercial 1533-1800*. Boletín Cultural y Bibliográfico. Bogotá. XVI, 2, 1972.
- CASTRO, A. *Iberoamérica en su historia y su cultura*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1962.
- CERVERA PERRY, J. *La marina de la ilustración*. Madrid. Ed. San Martín. 1986.
- CESPEDES DEL CASTILLO, G. *Textos y documentos de la América Hispánica (1492-1898*). Historia de España dirigida por Tuñón de Lara. vol XIII. Labor. Barcelona. 1986.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO. "La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII". En Anuario de Estudios Americanos. T. IX. Sevilla. 1952.
- CHARLES, P. *Diplomatic History 1713-1933*. London. Hollis and Carter, 1946.
- CHAUNU, P. *Seville et l´Atlnatique*, 8 vols. París. 1954-1959.
- COLE, G.D.H. *Introducción a la historia económica (1750-1950)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1973.
- CONDE DE SUPERUNDA. *Relacion de gobierno del Perú 1745-1761. consejo superior de investigaciones científicas*. Instituto González Fernández de Oviedo. Madrid. 1983.
- CONTRERAS SÁNCHEZ, A. "El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1770-1802", en Historia Mexicana, vol. XXXVII, nº 145 (julio-agosto, 1987).
- CONTRERAS, D. *Breve Historia de Guatemala*, Guatemala, Ministerio de Educación Pública, 1951.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- CORBET, J.S. *England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the straits, 1603-1713*, 2 vols, Londres, 1904, vol I.
- COXE, G. *España bajo el reinado de la casa de Borbón: desde 1700, en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1789*. Madrid, D.F. de Mellado, 1846-1847.
- CRÓNICA OFICIAL DE LAS INDIAS OCCIDENTALES, Intro. Por el Dr. Rómulo D. Carbia. Buenos Aires, Imprenta López, 1934.
- CUCARI, A. *Veleros de todo el mundo. Desde el año 1200 hasta hoy*. Madrid. Espasa-Calpe S.A.1978.
- DAVENPORT, F.G. *European treatis bearing on the history of the United States and it dependencies*, 4 vols, Washington, 1917-1973, vol I.
- DAVIS, K.G. *Historia de las Civilizaciones. "Europa en ultramar*. Alianza. Madrid. 1989.
- DAVIS, R. *La Europa Atántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización*.
  Madrid. 1988. Siglo XXI.
- DÍAZ TRECHUELO, L. *La Real Compañía de Filipinas.*
- DIETZ, F.C. *English Public Finance, 1558-1641*, Londres, 1932. II.
- DOMINGUEZ ORTIZ, A. *Sociedad y estado en el siglo XVIII español*, Madrid, 1976.
- ENCISO, R. *La gaceta de Madrid y el mercurio histórico y político*, 1756-1781, Valladolid, Cuadernos de Historia Moderna, 1957.
- *Elizabethan Privateering: English privateering during the Spanish war (1585-1603)*, Cambridge, 1964.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- ELLIOT, J.H. “Spain and the War” en G. Parker, The Thirty Year´s War, Londres, 1984.
- ESCUDERO, J.A. *Los Secretarios de Estado y del Despacho*, Madrid, 1969.
- FERNÁNDEZ DURO, C. *A la mar madera. Libro quinto de las disquisiciones náuticas*, Madrid, 1880.
- FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada Española*. Madrid, 1900, vol VI.
- GARCÍA BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778).* 2 vols. Sevilla-Cádiz. Escuela de Estudis Hispanoamericanos y Diputación Provincial de Cádiz. 1975-76. vol I.
- GARCÍA BERNAL, M.C. “El comercio de Campeche con España: del aislamiento a la integración (1700-1770). En VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998.
- GARCÍA CÁRCEL, R. *Felipe v y los españoles (una visión periférica del problema de españa).*. Plaza y Jané. Barcelona 2002.
- GARCÍA DEL PINO, CESAR. *El Obispo Cabezas Silvestre de Balboa y los contrabandistas de Manzanillo,* “Revista de la Biblioteca Nacional José Martí”. La Habana, Año 66, 3ª época, XVIII, (num. 2 mayo-agosto 1975).
- GARCÍA FUENTES, L. *El comercio español con América (1650-1700*).
- GÓMEZ MOLLEDA, Dionisio. *Gibraltar: una contienda política en el reinado de Felipe V*. C.S.I.C. 1953.
- GOODMAN, D. *El poderío naval español: historia de la Armada española del siglo XVII*, Cambridge University, 1997.
- GREGORIO DE ROBLES, *América a fines del siglo XVII*: *noticias de los lugares de contrabando*, texto de sus declaraciones, con presentación de Demetrio Ramos e

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

introducción de Victor Tau Anzoategui, Valladolid, Seminario Americanista, Universidad de Valladolid, 1980.

- GUERRA, R. *Manual de historia de Cuba*. Barcelona. 1975.
- HAMSHERE, C. *The british in the caribbean,* Howard University, Cambridge, 1972.
- HATIN. *Bibliographie historique et critique de la Presse periodique française*, Paris, Didot, 1866.
- HÉCTOR R. FELICIANO RAMOS. *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México*. Sevilla. Excma. Diputación Provincial de Sevilla. 1990.
- HOWARTH, D. *British Sea Power*. New York. Carrol and Graf Publishers. 1974.
- HUSSEY, R. *The Caracas Company 1728-1784.*
- INCHAÚSTEGUI, J. *El plan antillano de Cormwell (1651-1655),* tomo I, "La gran expedición inglesa contra las Antillas Mayores". México. 1953.
- JONES. J.R. *Britain and the World 1649-1815.* The Harvester Press. New Jersey. 1980.
- JORGE JUAN Y ANTONIO DE ULLOA. *Noticias Secretas de América*. Edición fascimilar de la publicada por David Barry. Londres. 1826. tomo I.
- JOVER ZAMORA, J. María. *Política mediterránea y política atlántica en la España de Feijoo*. Cuadernos de la Cátedra Feijoo. Oviedo. 1956.
- KAMEN, Henry. *El Rey que reinó dos veces*, Temas de hoy, Madrid, 2000.
- LILLIAN M. PERSON, *The West Indies and the Spanish American Trade (1713-1748),* "The Cambridge History of the British Empire", ed. Holland Rose y otros, Cambridge, 1929, I.
- LOCKIER, R. *The life and political Carrer of George Villiers*, firs Duke of Buckingham, 1592-1628, Londres y Nueva York. 1981.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- LÓPEZ CANTOS, A. *Historia de Puerto Rico (1650-1700),* Sevilla, Escuela de estudios Hispanoamericanos, 1975.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. *Rivalidad colonial y equilibrio europeo SXVII-XVIII*, Sintesis, Madrid, 1999.
- LUCENA SALMORAL, M (coor). *Historia de Iberoamérica*. Vol II. Pablo Emilio Pérez-Mallaína. Demetrio Ramos Pérez. Antonio Gutiérrez Escudero. Lucio Mijares. Angel Sanz Tapia. John Fisher. Carlos Malamud. Cátedra. Madrid. 2002.
- LYN HILTON, S. *El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos 1729-1750* "Revista de Indias", Madrid, XXXVIII, julio-diciembre, 1978.
- LYNCH, J. Bourbon Spain 1700-1808, Oxford, 1989
- MACLACHLAN, J.O. *Trade and Peace with old Spain, 1667-1750: a study of the inflence of commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the first half of the eighteenth century*. Cambridge, 1940.
- MACFARLEN, A. *Anglo Spanish Relations, 1625-1660*.
- MCFARLANEN, A. *El Reino Unido y América: la época colonial*. Editorial Mapfre. Madrid. 1992.
- Madariaga, S. *El auge y el ocaso del Imperio español en América*. Madrid, Espasa-Calpe, 1979.
- MALAMUT. CARLOS. *El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII*, Quinto Centenario, Madrid, Departamento de Historia de América, Universidad Complutense, Num 1, 1981.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, J. *Ejército y milicias en el nuevo mundo colonial americano,* Madrid, Mapfre, 1992.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- MARCO DORTA, E. *Cartagena de Indias: la ciudad y sus monumentos*, Sevilla, E.E.H.A, 1951.
- MARTIRÉ, E. "la militarización de la Monarquía Borbónica (¿Una monarquía militar?)", en El gobierno de un mundo, virreinatos y audiencias en la América hispánica, coor. Por Feliciano Barrios, ediciones de la universidad de Castilla la Mancha, Cuenca, 2004.
- MATAMOROS APARICIO, D. "Administración y jurisdicción de marina en Cataluña (1714-1777)", en *El derecho y el mar en la edad moderna*, Centro de Estudios de Historia Moderna de Pierre Villar, Granada, 1995.
- MENÉNDEZ PIDAL, R (dir). Historia de España. Espasa-Calpe. Madrid. 1960. 49 vols.
- MERINO NAVARRO, J.P. *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid. 1981
- MIGUEL BERNAL. A. "De Utrech a Trafalgar: el papel de la economía e instituciones en los Imperios Atlánticos". En *El Equilibrio de los Imperios de Utrech a Trafalgar*. Coor Agustín Guimerá y Víctor Peralta. Actas de la VIII reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna. (Madrid, 2-4 de junio de 2004). Vol II. Pág.- 243.
- MOLINA CORTÓN, J. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Regional de Extremadura. Mérida. 2003.
- MURET. *La preponderancia inglesa (1715-1763).* Versión castellana del vol. XI de la colección *Peuples et Civilisations*. México. 1944. Vid. Espec. I.I. cap. I.: *La preponderancia inglesa y los tratados de Utrecht*.
- NAVARRO GARCÍA, L. *La política americana de José de Gálvez, según su "Discurso y reflexiones de un vasallo"* (en prensa), pp.18, 44-46 y punto 11 del "Discurso" que el autor publica íntegro.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- O´DONELL, H Y DUQUE DE ESTRADA. “Los cuerpos militares de la Armada en el siglo XVIII. La formación de sus mandos”, en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800*), vol I, Sevilla, Deimos, 2002.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L. “La industria naval guipuzcuana y la producción de navíos para el Rey”, en Real Sociedad Vascongada de los amigos del país, tomo L, 1994, San Sebastián.
- OGG, D. *La Europa del Antiguo Régimen 1715-1783*. Siglo XXI. Madrid. 1974.
- OLESA MUÑIDO, F.F. *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968.
- OLIVA MELGAR, J.M. “Realidad y ficción en el monopolio de Indias: una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII”, en Manuscrits, 14, 1996.
- OZANAM, Didier: *Les diplomates espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid-Bordeaux 1998.
- OZANAM, Didier: *Los Capitanes y Comandantes Generales de provincias en la España del siglo XVIII*, Córdoba 2008.
- OZANAM, Didier: “La diplomacia de los primeros borbones (1714-1759)”, en *Cuadernos de Investigación Histórica* 6 (1982), pp. 169-194.
- OZANAM, Didier: “La política exterior de España en tiempos de Felipe V y de Fernando VI”, en *Historia de España Ramón Menéndez Pidal*, vol. XXIX-1
- OZANAM, D. “Los embajadores españoles en Francia durante el reinado de Felipe V”, en Felipe V de Borbón 1701-1746, actas del congreso de San Fernando coordinado por Jose Luis Pereira Iglesias, Universidad de Córdoba. Córdoba. 2002.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- PALACIO ATARD, Vicente. *La Diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre D. José de Carvajal y el Duque de Huéscar*, 1746-1749. C.S.I.C. Madrid.
- PARES, R. *War and trade in the west indies 1730-1763*, Oxford, 1936.
- PÉREZ MALLAINA, P.E. *La política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982.
- PÉREZ, P. *Política naval española en el Atlántico (1700-1715).* Sevilla. Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla. 1982.
- PIERCE HIGGINS, A. *The Growth of International Law- Maritime Rights and Colonial Titles (1648-1763)* en "The Cambridge History of the British Empire", Ed. By Holland Rose, Cambridge, 1929. I.
- RAMOS PÉREZ, D. *La época de la nueva monarquía*, en el tomo "América en el siglo XVIII: los primeros Borbones", Historia General de España y América, dirigida por Demetrio Ramos Pérez, Ediciones Rialp, Madrid, 1983, XI-XII.
- RECIO, E. GONZÁLEZ ENCISO, A. EGIDO, T. BARRIO, M. TORRES, R, *Los Borbones en el siglo XVIII*, Gredos, Madrid, 1991. En la Historia de España coordinada por Ángel Montenegro Luque.
- REEVE, J.L, *Charles I and the road to personal rule*, Cambridge, 1989.
- RICO LINAJE, R. *Las Reales Compañías de comercio con América: los órganos de gobierno.* Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla. Sevilla. 1983.
- RIVERO RODRÍGUEZ, M. *Diplomacia y relaciones exteriores en la Época Moderna: 1453-1794*. Madrid. Alianza. 2000.
- RÓDENAS VILAR, R. *La política europea de España durante la Guerra de los Treinta años, 1624-1630*, Madrid, 1967

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- RUMEO DE ARMAS. *Historia de la censura literaria gubernativa en España*, Madrid, 1940.
- SANZ CAMAÑES, P. "El tratado Hispano-Inglés de paz confederación y comercio de 1630. Rpercusiones políticas en Europa e implicaciones económicas en América", en VII Congreso Internacional de Historia de América. Zaragoza. Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón. 1998.
- SÁIZ, M. Dolores. *Historia del periodismo en España*, I, Madrid, 1990.
- SERRANO MANGAS, F. *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700.* Sevilla. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. 1985.
- STAGG, J. *A Concise History of Spanish America containing a succinct Relation of the discovery and settlemen of its several colonies, Trade with English, as collected chiefly from Spanish Writers*, London, s.e., 1741.
- TEMPERLEY, Harold .*The causes of the war of Jenkins´ear, 1739*" TRHS. 1909.
- TOMÁS Y VALIENTE, F. "El gobierno de la monarquía y la administración de los Reinos en la España del siglo XVII", en Menéndez Pidal (ed), Historia de España, vol. XXV.
- TORRES, B. *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Madrid. Mapfre. 1992.
- TRENAS. *Periódicos madrileños del siglo XVIII*: El Mercurio Histórico y Político, G.P.E, Madrid, 1942.
- USTÁRIZ, G. *Theórica y práctica de comercio y marina*, 3ª ed., Madrid, 1757.
- VETIA Y LINAJE, J. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, Edición facsímil del Ministerio de Hacienda. 1981.
- VICENS VIVES, J (dir). *Historia social y económica de España y América*. Vicens Vives. Barcelona. 1979. 5 vols.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

- VIDAL, J y MARTÍNEZ RUÍZ, E. *Política interior y exterior de los Borbones*, Istmo, Madrid, 2001.
- VILA VILAR. E. *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1974.
- WALKER, G.J. *Política española y comercio colonial (1700-1789).* Ariel. Madrid. 1979.
- WOODFINE, P. *Britania´s Glories: The walpole Minisstry and the 1739 War with Spain*"The Boidell Press. 1998.
- WOODWARD, E.L. *Historia de Inglaterra*. Alianza. 1974.
- ZAPATERO, J.M. *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII*. Servicio Histórico y museo del ejército. Madrid. 1990.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante