

ARTÍCULOS

CRÓNICA DEL COMBATE NAVAL DE LA HABANA DE 1748.

Francisco de Asís Amor Martín
Universidad de Sevilla
framaarten.94@gmail.com

Resumen: El 12 de octubre de 1748 tuvo lugar el combate naval de La Habana, la última acción armada de la Guerra de la Oreja de Jenkins. Pese a tratarse de un conflicto colonial entre dos imperios marítimos, ésta fue la única batalla naval propiamente dicha acontecida en aguas americanas. La escuadra británica, liderada por el contralmirante sir Charles Knowles, combatió contra la española, comandada por Andrés Reggio. Así, ésta fue la única ocasión que permitió evaluar el rendimiento de la Real Armada en una batalla de envergadura tras medio siglo de rearme.

Palabras clave: La Habana, Real Armada, batalla, colonialismo, Royal Navy, Guerra de la Oreja de Jenkins.

Title: CHRONICLE OF THE 1748 NAVAL COMBAT OF HAVANA.

Abstract: On October 12th, 1748, the naval combat of Havana, which was the last action of the War of Jenkins' Ear, took place. Despite being a colonial war between two maritime empires, this was the only naval engagement occurred in American waters. In this battle the British squadron, led by the Rear-Admiral Sir Charles Knowles, fought against the Spanish one, under Andrés Reggio's command. Thereby, this was the only occasion in which it was possible to evaluate the efficiency of Spanish Navy after decades of naval rearmament.

Keywords: Havana, Spanish Armada, battle, colonialism, Royal Navy, War of Jenkins' Ear.

1. Introducción y conceptos preliminares

El combate naval de La Habana de 1748 constituye el acto final de la larga Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins. Fue ésta una contienda de origen netamente americano y de naturaleza esencialmente colonial, rasgo perceptible tanto por las causas que condujeron a su estallido como por el mismo desarrollo de las operaciones militares¹. Significó el enfrentamiento entre las dos potencias

¹ La bibliografía referente a la batalla de La Habana es más bien escasa, al no haber suscitado tal hecho histórico un gran interés, acaso por el insatisfactorio resultado del enfrentamiento para ambos bandos. La única referencia sería: HERNÁNDEZ OLIVA, Carlos Alberto. El combate naval entre las escuadras de Jamaica y La Habana del año 1748. *Revista de Historia Naval*. 2008, n. 103.

Recibido: 11-01-2018

Aceptado: 26-01-2018

Cómo citar este artículo: AMOR MARTÍN, Francisco de Asís. Crónica del combate naval de La Habana de 1748. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2018, n. 20. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

européas que a la sazón contaban con los más ricos y extensos imperios ultramarinos, sobre todo en el área geográfica de América: España y Gran Bretaña. Considero particularmente interesante rescatar aquí la idea del choque de conceptos económicos que significó esta guerra colonial, al pretender España conservar en la medida de lo posible su monopolio en las colonias americanas—ya resquebrajado como consecuencia de las disposiciones de Utrecht—, mientras que los británicos defendían la libertad comercial y de navegación². Difícilmente podría comprenderse el ambicioso programa de rearme naval acometido a comienzos de siglo sin el marcado interés existente por la salvaguarda del imperio americano. De hecho, podría afirmarse que es ahora cuando realmente se proyecta en España una bien reflexionada estrategia política atlántica³, lo que puede apreciarse en la publicación de ciertas obras sobresalientes, como la célebre *Theórica y práctica de Comercio y de Marina*, de Jerónimo de Uztáriz, que vio la luz por primera vez en 1724.

Podrían sintetizarse las causas de la Guerra del Asiento en el choque de intereses existente entre ambas potencias coloniales y el afán de una de ellas—España—por revisar las desventajosas cláusulas de Utrecht. Si a esto se añade el

Asimismo, un análisis netamente táctico del desempeño de la escuadra de Knowles puede encontrarse en: TUNSTALL, Brian. *Naval Warfare in the Age of Sail: the Evolution of Fighting Tactics*. Londres: Conway Maritime Press, 1990, pp. 101-103. Por lo demás, en cualquier trabajo bibliográfico con la Guerra del Asiento como tema central es perfectamente posible localizar el relato de la batalla, en tanto que constituyó la última acción de la contienda. Siguen siendo interesantes y útiles obras clásicas como: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid: Imprenta Real, 1900, vol. 6. PEZUELA Y LOBO, Jacobo de la. *Historia de la Isla de Cuba*. Madrid: Carlos Bailly-Bailliére, 1868, vol. 2. Para una aproximación al conflicto desde la bibliografía clásica anglosajona: CLOWES, William Laird. *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*. Londres: Sampson Low, Marston & Co., 1897, vol. 3. CAMPBELL, John. *The Naval History of Great Britain, Including the History and Lives of the British Admirals*. Londres: Baldwin & Co., 1818, vol. 4. RICHMOND, Herbert William. *The Navy in the War of 1739-1748*. Cambridge: Cambridge University Press, 1920. También conviene remitirse a trabajos más recientes, como: CERDÁ CRESPO, Jorge. *La guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)* [tesis doctoral]. Universidad de Alicante, 2008; *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años (1739-1748)*. Alicante: Universidad de Alicante, 2010. SÁEZ ABAD, Rubén. *La guerra del asiento de la "Oreja de Jenkins" (1739-1748)*. Madrid: Almena, 2010.

² España no necesitaba tanto adquirir un mercado nuevo como asegurar y explotar el que, teóricamente, ya tenía en sus posesiones americanas, que además era uno de los más rentables existentes. Este pensamiento se encuadra en la línea de las teorías económicas antibullonistas que comenzaron ya a prosperar en la Inglaterra de fines del siglo xvii y que consideraban que la riqueza de una nación procedía de la fuerza de trabajo de sus vasallos—y por extensión, el comercio—más que de la cantidad de metal precioso acumulado. Sobre esta idea los ministros reformistas de la España dieciochesca, especialmente aquéllos pertenecientes a las décadas centrales del siglo xviii, pretendieron reformular el sistema comercial del Imperio. En cualquier caso, significó la revalorización del espacio americano, manifestada con mayor vigor a partir de la segunda mitad del largo reinado de Felipe V. TAVÁREZ SIMÓ, Fidel. La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765. *Magallánica, Revista de Historia Moderna*. 2015, vol. 2, n. 3, pp. 58-60 y 65.

³ En 1712 Tinajero le envió un memorial a Felipe V en el que ponía el acento en la necesidad de reconstruir el poder marítimo. Más tarde, habiéndole encargado el monarca la confección un proyecto con el que lograr tales metas, redactó un exhaustivo informe, fechado el 15 de enero de 1713, que escribió a José de Grimaldo y en el que aportaba la información con más detalles, abogando por convertir La Habana en la gran base naval y principal astillero de la Corona. Si bien el proyecto fue abortado, marcó un precedente y muchas de sus propuestas terminarían por llevarse a la práctica. Archivo General de Indias (AGI); Indiferente General; leg. 2644. *Informe de Bernardo Tinajero a José Grimaldo*; Madrid, 15 de enero de 1713. SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2004, p. 70.

rearme naval español, percibido por Gran Bretaña como una potencial amenaza a sus intereses en el Nuevo Mundo, se comprende el fuerte enrarecimiento en las relaciones diplomáticas entre Londres y Madrid durante la década de 1730, que indefectiblemente terminaría desembocando en la guerra. La actuación de los guardacostas españoles en aguas del Caribe contra el contrabando inglés soliviantó los ánimos de los parlamentarios británicos de la oposición. Ya el 10 de julio (e.a.) el rey Jorge II declaró *represalias* contra los navíos, géneros y vasallos del rey de España por las «muchas e injustas presas en las Indias [hechas...] por los guardacostas españoles y el impago de las compensaciones prometidas»⁴. El 23 de octubre, forzado por la presión de Newcastle, Robert Walpole declaró oficialmente la guerra a España. Declaración que fue escrita el día 30 en Kensington, y el 3 de noviembre se publicó. Felipe V obró de igual manera el 1 de diciembre⁵.

Los principales actores de la contienda, los oficiales de las marinas de guerra de Gran Bretaña y España, consideraron desde el principio lo ineludible de un gran y decisivo enfrentamiento entre las fuerzas navales de ambas potencias que terminaría por decidir de forma tajante el resultado de la contienda; sin embargo, los años fueron pasando y la tan esperada batalla que decidiría el resultado de la guerra no llegó. Se sucedió el esquema táctico británico de golpear con dureza contra alguna de las *llaves* españolas en el Caribe⁶, que por otra parte concluyó en fracaso las más de las veces. Pese a estas acciones, la guerra entró muy rápidamente en un punto de estancamiento, sin más hechos destacados que la incesante actuación de corsarios de ambos bandos, guardacostas y contrabandistas. Más todavía porque la atención se desvió muy tempranamente a otros escenarios con el estallido de las hostilidades en Europa Central y la apertura de nuevos y distantes frentes para Gran Bretaña. Con la firma en Fontainebleau del Segundo Pacto de Familia entre España y Francia el 25 de octubre de 1743, ésta se vio obligada a prestarle ayuda a la primera en su contencioso con Gran Bretaña, lo que significó para Londres la necesidad de atender otro frente más.

⁴ Con el término *represalias* se está refiriendo a un tipo específico de carta o patente de corso por medio de la cual se permite a un súbdito resarcirse de los agravios ocasionados por otro país, sin que sea por ello necesario el estado oficial de guerra; por otro lado, cuando se conceden cartas de *marca* o *contramarca*—lo que se entiende por corsarismo general y absoluto—sin haberse declarado formalmente la guerra, se efectúa una ruptura inmediata del derecho internacional, lo que equivale a una declaración de guerra, que fue el modo de maniobrar que tuvo España. OTERO LANA, Enrique. La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748). *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. 2004, n. 44, pp. 21 y 29-30.

⁵ Hubo un cruce de acusaciones entre ambas coronas. Desde Londres culparon de la contienda a España y justificaron su declaración de guerra con una larga relación de agravios cometidos por los españoles contra un comercio libre y legítimo; la postura «conciliadora y amistosa» sostenida por Gran Bretaña ya carecía de sentido y ésta se veía obligada a declarar formalmente la guerra para *vengar su honor*. El 28 de noviembre Felipe V promulgó una serie de disposiciones relativas a cómo obrar con respecto al contrabando británico y a las mercancías británicas que eran comisadas. *Mercurio Histórico y Político*, noviembre de 1739, pp. 127-131 y 139-149; CERDÁ CRESPO, J. *La guerra de...*, p. 80.

⁶ Al respecto, para conocer con detenimiento la teoría de las *llaves* o sistema caribeño de fortificaciones, me remito a dos clásicos imprescindibles: CALDERÓN QUIJANO, José A. *Las defensas indianas en la recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos; CSIC, 1984. ZAPATERO, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Madrid: Servicio Histórico Militar, 1990.

Que la mayor batalla naval entre españoles y británicos—el bloqueo naval de Tolón el 11 de febrero de 1744 y el posterior encuentro armado en las cercanías del cabo Sicié—se desarrollara en el Mediterráneo y con la presencia de fuerzas francesas, ilustra hasta qué punto el frente americano, el lugar en el que germinaron las principales causas que condujeron a la Guerra del Asiento, quedó eclipsado con la entrada de Francia en la conflagración. Por lo demás, aparte del célebre *raid* de Anson por el Pacífico⁷ y la hazaña en 1747 del navío *Glorioso*, de 74 cañones, no acontecieron batallas navales dignas de tal nombre, con la salvedad, por ende, de la de La Habana de 1748, motivo de este artículo.

2. Operaciones militares previas al combate

El ascenso de sir Charles Henry Knowles a contralmirante y su inmediata designación como comandante en jefe de la escuadra de Jamaica fueron dos hechos decisivos que condicionaron la fase terminal de la guerra en el Caribe. El nombramiento de Knowles, a la sazón en su momento de mayor prestigio por su buen hacer en las misiones que le habían sido encomendadas y por los servicios prestados a S.M.B., significó una fuerte apuesta, así como la búsqueda de una última acción exitosa contra los españoles que le confiriese a Gran Bretaña una posición de ventaja de cara a las inminentes conversaciones de paz. Zarpó Charles Knowles de Boston en la primavera de 1747, tras poner fin a los tumultos y motines que habían convulsionado recientemente Nueva Inglaterra⁸, y lo hizo al frente de los navíos *Canterbury* y *Norwich*, las fragatas *Lark* y *Fowey* y la goleta *Achilles*. Tras una tranquila travesía en la que tuvo que escoltar un convoy, arribó a comienzos de diciembre a Barbados, importante enclave británico en las Antillas Menores, escala previa a Jamaica. No sería hasta el 16 de febrero cuando atracaría en el muelle de Port Royal, la gran base naval de la *Royal Navy* en el Caribe, donde ya esperaba fondeado la escuadra al completo, bajo el mando del capitán Digby Dent⁹.

Ya en Jamaica, se le informó de las características generales de la escuadra española desplegada en aquellas latitudes, de que quien la comandaba era Andrés Reggio y de que casi todas las unidades se encontraban guarecidas en La Habana; supo asimismo que la fuerza española se componía de 3 navíos de 70-74 cañones, 4 del porte de 60-64 y 2 de a 50-52, todos ellos en activo, pero que había otros 2

⁷ El periplo de George Anson (1740-1744) se organizó con fines militares, en un contexto de guerra abierta; se le había encomendado recabar información geográfica de vital interés estratégico para el Almirantazgo, a la espera de futuras ofensivas contra la América Hispana. A un mismo tiempo, debería aprovechar cualquier ocasión que le fuese propicia para saquear el litoral sudamericano bañado por el Pacífico y capturar el galeón en Acapulco, objetivos que Anson logró cumplir a costa de sacrificar muchas vidas, la mayoría por el escorbuto. PUIG-SAMPER, M.A. Las expediciones científicas a la América hispana en la primera mitad del siglo XVIII. En: ALBEROLA ROMÁ, Armando; MAS GALVAÑ, Cayetano y DIE MACULET, Rosario (eds.). *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Sant Vicent del Raspeig: Universitat d'Alacant i Casa de Velázquez, 2015, pp. 58-59.

⁸ Los célebres *Knowles Riots*. HARDING, Richard. America, the war of 1739-48 and the development of British global power. *Journal for Maritime Research*. 2004, vol. 6, n. 1, p. 5.

⁹ Los navíos que componían la escuadra eran: *Cornwall* (80), *Worcester* (60), *Lenox* (70), *Elizabeth* (70), *Biddeford* (24), *Enterprise* (50), *Drake* (14), *Plymouth* (60) y *Merlin* (14). Cada uno de ellos presentaban diferentes estados de conservación, pero algunos aún se veían necesitados de carena y demás reparaciones. Aparte, los navíos *Strafford* (60), *Rye* (24), *Experiment* (24), *Vulture*, *Vainqueur* y *Weazel* (16) estaban listos para hacerse nuevamente a la mar. RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 117-119.

buques más de 70 cañones en construcción y prontos a hacerse a la mar, y otros 2 de 80 de porte en repuesto. Asimismo, se conocía la presencia de varias embarcaciones menores, ligeras y rápidas, presumiblemente corsarias, que operaban en aquellas aguas y que en breve esperaban más refuerzos. Los británicos conocían bien la estrategia española de valerse de estas huidizas unidades menores, difíciles de interceptar, que se servían de su velocidad para hostigar el comercio británico o entorpecer las líneas de suministro de la *Royal Navy*. También sabían que los españoles preferían reservarse sus buques de mayor porte para escoltar las flotas. A partir de esta información, Knowles consultó con Edward Trelawny, gobernador de Jamaica, una estrategia que les permitiese apoderarse de la flota del tesoro y acabar con la escuadra española desplegada en el Caribe.

Sin embargo, la primera acción directa de Knowles se encaminó a destruir los fortines de la isla de Santo Domingo, que servían como base de operaciones del corso español. Según él, la erradicación de los corsarios españoles se elevaba como una necesidad imperiosa, buen conocedor como era de los efectos tan negativos que éstos tenían sobre el comercio británico en la zona. Entre enero y marzo de 1748 llegaron noticias de las acciones del corsario español Vicente López¹⁰, que capturó una fragata con víveres y caballos, tres balandras con suministro de armas, papel y más de cien esclavos negros, dos bergantines con aguardiente y café, tres paquebotes, dos de ellos cargados de ron y azúcar y el tercero con marfil y 85 esclavos negros en sus bodegas, una goleta mercante y otra corsaria, las dos con toda suerte de género de municiones¹¹. Sin embargo, Knowles no logró conseguir ninguna victoria sustancial contra un enemigo tan escurridizo.

Esto le animó a fijar un objetivo más concreto, que le sirviera para mantener su prestigio y acallar las críticas recibidas por sus detractores, y creyó encontrarlo en la plaza de Santiago de Cuba. Además de tratarse del gran centro logístico de los corsarios españoles, fue el lugar contra el que Vernon y Wentworth se estrellaron previamente en dos frustrados ataques. Knowles intentaría un doble objetivo; asestarle un golpe decisivo al corazón del corsarismo español y desquitarse en nombre de sus compatriotas. Salió el 22 de febrero de Jamaica, pero vientos contrarios dificultaron su navegación y lo obligaron a cambiar de rumbo, por lo que puso proa a Port Louis, donde tras un intenso cañoneo destruyó las fortificaciones de aquel enclave, guarnecido por 600 hombres¹². Terminada esta acción, Knowles pudo reanudar su marcha sobre Santiago, a cuya bahía arribó el día 9 de abril, al

¹⁰ Vicente López era un armador particular que, por cuenta propia y corriendo con todos los gastos, equipó una galera (término genérico para cualquier embarcación menor) en Cuba, a instancias del gobernador de allí, y se le concedió licencia por un tiempo de cuatro meses para realizar el corso en aquellas aguas. Acusado de actos violentos, se le encausó en 1746, si bien ello no supuso un grave impedimento para proseguir con el desempeño del corso, entre otras razones porque contó con el respaldo del gobernador de la isla, sabedor como era de los beneficios económicos que se obtenían gracias a sus acciones de pillaje. AGI; Santo Domingo; leg. 387. *Informe del gobernador Juan Antonio Tineo dando cuenta de la causa del capitán Vicente López*; La Habana, 1 de julio de 1746.

¹¹ PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, pp. 416.

¹² CLOWES, W.L. *The Royal Navy...*, vol. 3, pp. 132-134.

frente de una escuadra de 8 navíos, 2 fragatas y 3 embarcaciones menores¹³ en la que embarcaron 240 hombres más, pertenecientes al regimiento del gobernador Trelawny, que se agregaron a los restantes sumando una tropa de desembarco de 3.000 efectivos¹⁴.

Pese a disponer de una fuerza de tan impresionante tamaño, nuevamente se impuso la defensa estática, y la plaza, defendida por unos escasos 500 veteranos y un número impreciso de milicianos, resistió. El intento de Knowles por cortar las cadenas que defendían la entrada al puerto de la ciudad y penetrar en él terminó en un sonoro fracaso, pues la artillería apostada en el Morro barría todo el perímetro de la acción; algunos de los navíos de la escuadra británica sufrieron daños en la arboladura y hubieron de retirarse o ser remolcados, contándose en media hora de fuego más de 300 bajas entre muertos y heridos. Al día siguiente Knowles amagó un desembarco en la caleta de Aguadores, pero al comprobar cómo los españoles ya habían dispuesto la defensa, y sopesando la sangre que habría de derramarse, optó por una retirada ordenada a su base de Jamaica¹⁵.

Como consecuencia de su derrota en la toma de una plaza fuertemente defendida, Knowles modificó nuevamente su objetivo; ahora trataría de apoderarse de los mercantes que componían las flotas del tesoro y de las preciosas mercancías que transportaban. Estos convoyes zarpaban de Veracruz y se reunían en La Habana, escala obligada antes de adentrarse en la travesía transoceánica. A primera vista parecía un objetivo considerablemente más fácil, y buena parte de su atractivo radicaba en lograrlo antes de que la paz, que parecía ya muy cercana, se firmase; de tener éxito, se resarciría ante el Almirantazgo y vengaría las derrotas sufridas a manos de los españoles. A pesar del resultado adverso obtenido en Santiago de Cuba, la situación de Knowles había mejorado; ahora disponía de todos sus navíos de mayor porte agrupados en dos escuadras, y se sabían superiores a sus contrapartidas españolas. Consciente de ello, expuso sus planes al gobernador Trelawny, como así lo recogería por escrito él mismo más tarde:

Having received certain Intelligence of the time of Spanish ships sailing from Vera Cruz with the treasure for Havana, I consulted with Governor Trelawny about intercepting them, who concurring in sentiment with me I resolved upon going down off the Tortuga Bank and to Endeavour to do it accordingly¹⁶.

Reparados en Kingston los navíos dañados por el fuego del castillo de Santiago, Knowles se hizo a la mar y dio instrucciones a sus subordinados. Ordenó a Charles Powlett que se desplegara desde el primero de mayo entre Cabo San Antonio (extremo occidental de Cuba) y Cabo Catoche (Yucatán), donde debería interceptar los buques españoles que siguiesen aquella derrota. Los franceses intentaron sin

¹³ Los navíos *Cornwall* (80), *Lenox* (70), *Plymouth* (60), *Elizabeth* (70), *Canterbury* (60), *Warwick* (60), *Strafford* (60) y *Worcester* (60); las fragatas *Vainqueur* y *Vulture*, las balandras *Merlin* y *Weazel* y la gabarra *Sharp*. RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 120-122.

¹⁴ PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, p. 416.

¹⁵ Una relación detallada del fallido asalto de Knowles contra Santiago de Cuba puede encontrarse en: RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 120-122. CLOWES, W.L. *The Royal Navy...*, vol. 3, pp. 134-135. FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 342. PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, pp. 416-417. HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. *El combate naval...*, p. 15.

¹⁶ Diario de Knowles. RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 131-132.

éxito un despliegue en las cercanías de Cape François (actualmente, Cabo Haitiano), pero al menos se pudo localizar el paradero de la escuadra de Knowles, de tres navíos de líneas y tres fragatas, a la altura de Cabo San Antonio y Bahía de Corrientes. Andrés Reggio, que desde La Habana se informaba de los movimientos del enemigo, partió el 22 de julio al frente del *África*, *Invencible*, *Conquistador*, *Dragón*, *Nueva España*, *Real Familia* y una balandra en pos de encararse con la fuerza de Knowles, pero no lo logró y retornó a La Habana a mediados de agosto. Tampoco los británicos gozaron de mucha más suerte; tras cuatro largos y tediosos meses de navegación a la espera de localizar la flota del tesoro, a comienzos de agosto regresaron a Port Royal para descansar. Knowles, sin desanimarse, volvería a intentarlo por segunda vez, en septiembre, pues sabía que en esa época del año los españoles iniciaban el tornaviaje y podría interceptar los convoyes a su paso por la Sonda de la Tortuga¹⁷.

Efectivamente, en Veracruz la flota del tesoro, conformada por las fragatas *Bizarro* (o *Bizarra*), de 50 cañones, *León*, *San Francisco Javier*, *Galga* y *Florida* y media docena de mercantes entre buques de particulares y comisionados por el rey, ya estaba preparada para partir hacia La Habana. Knowles lo sabía y sólo tenía que esperar, confiando en que le sería fácil apresar todas esas unidades y apoderarse de su valioso cargamento, que se estimaba en 9.000.000 de pesos en monedas de oro y plata, sin contar los productos en especie¹⁸. Se comprende que nada preocupaba más a las autoridades coloniales que proteger esta flota de cualquier eventual amenaza. Por su parte, Knowles previamente había destacado a su segundo al mando, el capitán Charles Holmes, a bordo del *Lenox* para que escoltase un convoy de 50 mercantes que había zarpado de Jamaica el 5 de septiembre con proa a Inglaterra, pero prevenido de atravesar el Paso de los Vientos (estrecho situado entre el extremo oriental de Cuba y el occidental de La Española), dada la peligrosa proximidad de la flota de Andrés Reggio. Knowles permanecería con el resto de su flota en las inmediaciones de la isla de la Tortuga, a la espera del tan anhelado cargamento de la flota del tesoro¹⁹.

Mientras tanto, en La Habana, las autoridades coloniales, en constante comunicación con México, organizaban todos los preparativos para proteger la flota del tesoro y tener listas las defensas de la ciudad. Ya en los años anteriores se habían enviado desde México tropas adicionales para reforzar el sistema defensivo de la isla, de vital importancia para la salvaguarda del Caribe; en 1744 arribaron a Cuba 200 hombres de refuerzo mandados por el virrey de México, a petición del gobernador de La Habana²⁰. A la altura de 1748, en la ciudad de La Habana había estacionadas²¹:

¹⁷ *Ibidem.*

¹⁸ HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. *El combate naval...*, p. 16.

¹⁹ CLOWES, W.L. *The Royal Navy...*, vol. 3, p. 135.

²⁰ AGI; Santo Domingo; leg. 2107. *Carta del gobernador Francisco de Güemes a Ensenada*; La Habana, 20 de abril de 1744.

²¹ AGI; Santo Domingo; leg. 2093. *El gobernador Francisco Cajigal informa de los 198 extractos de revistas pasadas desde enero de 1747 hasta el 24 de octubre de 1748 a todas las unidades desplegadas en aquella ciudad*; La Habana, 18 de noviembre de 1748.

- Cinco compañías de infantería de refuerzo antiguo²².
- Dos compañías de infantería del Regimiento de Milán, una de ellas, de 32 efectivos, bajo el mando del capitán César Borbón, y la otra capitaneada por Ignacio Moreno, también con 32 efectivos en la plantilla.
- Dos compañías de infantería del Regimiento de Granada, una bajo el mando del capitán José Avellanas e integrada por 32 efectivos, y la otra dirigida por Gregorio Bermejo, con 31 efectivos.
- Un batallón de infantería, conformado por siete compañías de 78, 67, 68, 63, 66, 70 y 66 hombres cada una de ellas.
- Una compañía de artilleros sobre el pie de 100 hombres, capitaneada por Manuel de Soto, con un total de 97 efectivos, incluyendo dos presos.
- Regimiento de Granaderos de Portugal.
- Tres compañías de dragones (presumiblemente del Regimiento Almansa) del pie de 70 hombres cada una de ellas: la del capitán Luis Vázquez, con 68 efectivos; la del capitán Martínez Aróstegui, con 69; y la tercera, con el puesto de capitán vacante, de 63 unidades.
- Doce compañías del Regimiento de Dragones de Itálica, del capitán coronel Palafox, sobre el pie de 50 hombres cada una, con un total de 600 hombres²³.

Los extractos de las revistas incluyen un estado que comprende todas las armas, municiones y demás pertrechos existentes por entonces en los almacenes de La Habana. Aquí no interesa elaborar una relación de todo el inventario de armas, municiones y demás útiles, de manera que me limito a enumerar las piezas más destacables: 1.489 fusiles nuevos; 1.741 bayonetas nuevas; 22 pares de pistolas nuevas; 1.850 quintales y 61 libras de pólvora, una parte de ella muy vieja; 24.000 piezas de fusil y pistola; 73 fusiles viejos e inútiles; 84 quintales y 89 libras de balas de fusil; 384 quintales y 30 libras de plomo en plancha; 4 quintales y 95 libras de plomo tirado; 177 quintales de mecha; 11 pedreros de bronce; 40 recámaras para los

²² Estas cinco compañías eran las siguientes:

- Compañía del capitán Alonso Ramírez; teniente Francisco Alcaraz; subteniente Antonio Esquerra; sargentos Manuel Callejas y Marcos González; 2 tambores; 35 soldados, 22 de los cuales destacados, sin especificar dónde, y dos enfermos.

- Compañía del capitán Cristóbal Gallegos; teniente Cristóbal de Hoyos; subteniente Bartolomé de la Torres; sargentos Manuel Pineda y Antonio Alvarado; 2 tambores; 26 soldados, 16 de ellos destacados y uno enfermo.

- Compañía del capitán Antonio Ramírez; teniente Manuel Ramírez; subteniente Antonio Reinoso; sargentos Pedro Montero y Juan Alberto Troncoso; 2 tambores; 40 soldados, 25 destacados y uno enfermo.

- Compañía del capitán Mateo Sarabia; teniente Domingo Martínez; subteniente Martínez de la Torre; sargentos José Galán y Juan de Morales; 2 tambores; 28 soldados, 19 destacados y tres enfermos.

- Compañía del capitán Tomás de Gorbea; capitán reformado Anastasio Flores; teniente José de Espinosa; subteniente Mariano Gelabert; sargentos Jacinto Baquero y Diego de Llamas; 2 tambores; 42 soldados, 28 destacados y dos enfermos.

AGI; Santo Domingo; leg. 2093. *Extracto de la revista militar que se pasó a las cinco compañías de infantería de refuerzo*; La Habana, 30 de septiembre de 1748. Jorge Cerdá Crespo añade dos piquetes del Regimiento de Vitoria. CERDÁ CRESPO, J. *Conflictos coloniales: la...*, p. 100.

²³ No obstante, ninguna de las doce compañías alcanzaba esa cifra; en realidad, todo el regimiento sumaba 324 personas. De esta cantidad, 35 eran oficiales intermedios (11 capitanes, 12 tenientes y 12 alféreces) y 289 eran la tropa (12 sargentos, 8 tambores y 269 soldados). AGI; Santo Domingo; leg. 2093. *Extracto de la revista militar que se pasó al Regimiento de Dragones de Itálica*; La Habana, 30 de septiembre de 1748.

mismos; 68 atacadores de pedrero; 13 cartucheras de baqueta, inútiles; 250 balas rasas de a 5 libras; 150 balas rasas de a 4 libras; 250 balas rasas de a 1 libra; 320 balas rasas de a media libra; 2.900 granadas de mano (900 rotas), etc²⁴.

Incluye otro documento, un estado en el que se enumera la cantidad de artillería y pertrechos con que se servía La Habana para su defensa. Entre pedreros, morteros y cañones propiamente dichos que se situaban defendiendo la plaza, los castillos y las baterías, se cuenta un número total de 341 piezas de artillería. De este número se desgajan: 7 pedreros, 11 morteros y 323 cañones. Asimismo, el estado contabiliza 379 cureñas: 188 nuevas, 136 antiguas o de mediana edad, 55 en repuestos y 61 del todo inútiles. Con respecto a la munición: 220.005 balas de cañón, la mayor parte de los calibres 24 y 16; 350 quintales de pólvora y 10 quintales de mecha; 165 juegos de armas; 700 granadas de mano cargadas; 200 granadas reales descargadas; 28 granadas de cuarterón cargadas; 280 bombas de 12 pulgadas, etc. Por último, del total ya expuesto de 341 piezas de artillería, se mencionan algunas desfogonadas, de poco servicio o directamente inútiles: 17 de bronce y 104 de hierro entre ellas, lo que significaba casi la mitad de éstas últimas²⁵.

El día 11 de septiembre sucedió un hecho que terminaría por tensar todavía más la ya de por sí enrarecida atmósfera que imperaba en La Habana; la captura de la fragata británica *Mary*, capitaneada por Peter Aham, a manos del paquebote *Diligente* y de la balandra *Theresa*²⁶. La fragata fue llevada a La Habana, donde se procedió al interrogatorio de Aham, quien explicó cómo el plan de Charles Knowles pasaba por interceptar la flota procedente de Veracruz y apoderarse de su precioso cargamento. El propio Aham explicó a su interrogador que su fragata pertenecía a la escolta de un convoy de 50 mercantes que había puesto rumbo a Inglaterra, pero que, forzado por las corrientes, hubo de modificar la derrota, extraviándose su fragata al verse impulsada sobre la costa septentrional cubana. Asimismo, la información proporcionada por Aham permitió a Andrés Reggio sopesar el tamaño de la fuerza británica, que estimó en cinco navíos: *Cornwall*, *Canterbury*, *Strafford*, *Tilbury* y *Oxford*²⁷. Lo que no sabían es que en ese mismo momento Knowles enviaba una fragata con órdenes de que el navío *Warwick* se uniese a los cinco arriba mencionados²⁸.

Por su parte, en La Habana, conscientes del peligro que se cernía sobre la flota del tesoro, enviaron a Veracruz el día 15 una goleta corsaria, propiedad de Nicolás Gómez y gobernada por Luis Gijón de Río, con un pliego en el que informaban al virrey Francisco de Güemes y Horcasitas de la presencia de Knowles y su escuadra, y de lo imprescindible de que la flota del tesoro no saliese del puerto. Igualmente, se despacharon avisos a Pensacola y a Campeche. A instancias del gobernador, se convocó una junta militar de carácter extraordinario a la que concurrieron: los

²⁴ AGI; Santo Domingo; leg. 2093. *Estado que comprende las armas, municiones y demás enseres militares guardados en los almacenes de la ciudad*; La Habana, 10 de noviembre de 1748.

²⁵ AGI; Santo Domingo; leg. 2093. *Estado en el que se enumera la cantidad de artillería y utilería relacionada existente en la ciudad*; La Habana, 18 de noviembre de 1748.

²⁶ HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. *El combate naval...*, p. 17.

²⁷ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *El gobernador Francisco Cajigal informa a Ensenada de lo ocurrido desde el 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 26 de octubre de 1748.

²⁸ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, p. 132.

tenientes generales de marina Andrés Reggio y Benito Antonio Espínola; el teniente real y brigadier Diego de Peñalosa; los capitanes de navíos Marcos Forestal, Tomás de San Justo y Daniel Ugoni; los coroneles Francisco Rubiani, Manuel de Juztiz, Juan Pichón y Pedro Alonso; y los capitanes de fragata Antonio Marroquín y Juan Antonio de la Colina. En dicha junta se acordaron dos objetivos: 1) que era imprescindible salir a enfrentarse a la escuadra de Knowles para poner fin a la amenaza que se cernía sobre la flota del tesoro; 2) habría que aprestar los navíos de la escuadra de La Habana y dotarlos hasta completar la tripulación requerida para cada uno²⁹.

Por su parte, en el astillero de La Tenaza se aceleró el ritmo de trabajo de los dos navíos de 80 cañones en construcción, el *Rayo* y el *Fénix*, con la intención de finalizarlos lo antes posible³⁰. Pero también se esmeraron en concluir con las tareas de reparación de algunos navíos dañados, como el *Invencible*, al que hubo que cambiarle el palo mayor, o el *Conquistador*, que hubo de ser carenado y armado, amén de reemplazársele su palo trinquete por el palo mayor del navío *San Antonio*; también se ordenó quitar a las embarcaciones inglesas fondeadas en aquel puerto las velas, lanchas, remos y timones³¹.

Sin embargo, uno de los principales problemas que desde el comienzo de la guerra acusó La Habana fue la escasez de marinería profesional que pudiera dotar los navíos; se necesitaban alrededor de 600 hombres para tripular un navío de 70 cañones, y unos 500 para los de 60 de porte. Con el fin de paliar esta escasez, se expidieron órdenes a toda la jurisdicción para que se cerrasen los caminos y así no escapase nadie en condiciones de servir en la escuadra; se recogieron cuantas canoas había en la costa, concentrándose en los puertos las posibles y quemándose el resto; se organizaron rondas continuas que vigilasen el perímetro de la ciudad, pues cualquier sospechoso podría ser prendido. Las localidades y asentamientos próximos a La Habana, como Guanabacoa o Santa María del Rosario, recibieron cartas del gobernador en las que se pedía voluntarios para servir a bordo de los navíos de la escuadra de Reggio³². La necesidad imponía recurrir a medidas tan desesperadas como la leva general. Se emitió un bando en el que ordenaba a todos los vecinos de 18 a 50 años que se alistasen como milicianos o corsarios, exhortación extensible a aquellos que fuesen extranjeros, sin importar condición ni raza. Quien no se presentase en la caja de recluta sin su arma sería multado con 50 ducados y encarcelado 30 días. Se multaría con 100 ducados a quienes encubriesen a los rezagados³³. Así, si faltaban 1.010 hombres para completar las dotaciones de todos los navíos de la escuadra de Reggio, el gobernador logró reunir 1.317 más, entre voluntarios, milicianos, 225 granaderos y dragones de las compañías del batallón fijo de la plaza, de los regimientos de Portugal, Almansa e Itálica, así como

²⁹ HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. El combate naval..., pp. 18-19.

³⁰ PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, pp. 117-118.

³¹ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *Extracto puntual de lo ocurrido desde el día 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 25 de octubre de 1748.

³² AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *Extracto puntual de lo ocurrido desde el día 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 25 de octubre de 1748.

³³ HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. El combate naval..., p. 19.

50 hombres de mar que obtuvo de un corso Vicente López³⁴. No es necesario añadir más para advertir la pésima calidad de dichas dotaciones, pues muchos carecían de elementales conocimientos de navegación.

Aprestados los seis navíos y completadas sus tripulaciones con mucho trabajo, se agregó la fragata *Galga*, del corsario Pedro de Garaycochea, acompañada por un pequeño jabeque y un paquebote. En estas condiciones zarparon de La Habana en la mañana del 2 de octubre, sin formación y tomando dirección N. con tiempo favorable y horizontes claros. El jabeque y el bergantín que iban en cabeza hacían a su vez labores de reconocimiento. El día 4, por la mañana, la fragata de Garaycochea capturó en la Sonda de la Tortuga una goleta británica, *Suzanne*, cuya tripulación tenía noticias de Knowles y aseguraron que la escuadra de éste se componía de 9 navíos: *Cornwall*, *Lenox*, *Elizabeth*, *Canterbury*, *Tilbury*, *Strafford*, *Warwick*, *Oxford* y *Milford*; se hizo escribir al capitán de la goleta apresada los nombres y portes de esos navíos. Ante estas noticias, Reggio convocó en consejo de guerra a sus principales oficiales, con el fin de examinar formalmente esta información y llegar a una resolución. Retroceder a Veracruz para unirse a los buques allí fondeados no era una opción realista, pues ni las arboladuras de los navíos *Invencible* y *Real Familia* aguantarían el temporal de esa época del año ni tampoco tenían suficientes cables como para atracar en dicho puerto. A falta de oportunidades para resguardarse en el castillo de San Juan de Ulúa, se decretó por unanimidad la retirada a La Habana³⁵.

Ese mismo día 4 se despachó un jabeque para que notificase esta información al gobernador, pero más allá del testimonio del capitán de la goleta recién capturada, todo parecía indicar que Knowles sólo tenía 5 navíos, como habían creído desde un principio. El *H.M.S. Elizabeth* se sabía que estaba carenándose en Jamaica, tal y como lo expresaba una carta escrita el 4 de septiembre por un oficial francés llamado Charles Sarrasin. El propio gobernador creyó inverosímil que, en el caso de que Knowles contase con 9 navíos, hubiera podido dotarlos y artillarlos a la vez, por lo que consideró esa cifra como un simple ardid para asustar a la escuadra de Reggio y disuadirla de actuar³⁶. La escuadra de Reggio se mantuvo al paio, a la espera de órdenes de La Habana y de que se le enviase algo de jarcia y velamen. El día 7 Reggio conminó al jabeque que les acompañaba a que partiese a la Sonda de la Tortuga en labor de reconocimiento y averiguase la posición exacta de Knowles. El día 10 navegaban los navíos de Reggio en dirección NE de la Sierra de Santa Ana, momento en el que fueron avistadas a seis leguas doce velas, a lo que toda la escuadra se dispuso para cazarlas. El 11 distinguieron en el horizonte el convoy británico escoltado por el *Lenox*, que hacía fuerza de vela para alcanzar la derrota del canal de las Bahamas. La fragata *Galga*, tras una ardua caza, abordó con éxito una enemiga, *Bahaser*, de 22 cañones, capitaneada por Thomas Benizer, que intentaba huir con el resto al amparo de la ya cercana escuadra de Knowles³⁷.

³⁴ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *Extracto puntual de lo ocurrido desde el día 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 25 de octubre de 1748.

³⁵ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *El gobernador Francisco Cajigal informa a Ensenada de lo ocurrido desde el 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 26 de octubre de 1748.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 343.

También en las líneas británicas se produjeron movimientos; en la noche del día 8 de octubre se había incorporado el *Warwick* a la escuadra de Knowles, y el día 11 lo hizo Charles Holmes, a bordo del *Lenox*, tras haber escapado por poco de la fuerza comandada por Reggio y habiéndose cerciorado de que el convoy que escoltaba ya se encontraba fuera de peligro³⁸. Así, en la mañana del día 12 las dos escuadras se avistaron y ya estaban listas para el combate, en igualdad numérica de siete contra siete, sin apenas una diferencia clara en la cantidad de artillería que montaban, aunque al respecto existen discrepancias según se recurra a una fuente u otra³⁹. Del lado británico: *Cornwall* (80), *Lenox* (70), *Canterbury* (60), *Warwick* (60), *Strafford* (60), *Tilbury* (60) y detrás de ellos, sin formar línea, el *Oxford* (50). Del lado español: *África* (70), *Invencible* (70), *Conquistador* (60), *Dragón* (60), *Real Familia* (60), *Nueva España* (60) y, sin formar línea, la fragata *Galga* (36). La tan esperada batalla naval por fin iba a producirse. El testimonio de Thomas Innes, capitán del *Warwick*, en el que exagera las capacidades de la escuadra española hasta caer en la inverosimilitud, da una buena muestra del interés de cada bando por incidir en sus propias desventajas para magnificar la victoria o exculpar la derrota:

Though there was an equal number of ships, yet the enemy had the advantage both in guns and men as well as the superior size of their ships and greater weight of metal, the smallest ships of their line being of equal dimensions with our capital ship, the *Cornwall*, and their two Admirals' ships being as large as our first-rates⁴⁰.

3. El combate naval de La Habana (12-14 de octubre)

El avistamiento de las dos escuadras se produjo al NE de Matanzas, entre Boca de Jaruco y Santa Cruz del Norte, a quince leguas al E de La Habana. Ni una ni otra escuadra hizo nada por evitar el choque, pese a que el despliegue lo permitía sin dificultad, sobre todo para Reggio. Se tocó zafarrancho y se hicieron los aprestos ordinarios, ahora no quedaba sino colocarse en orden de batalla. Entre escuadra y escuadra mediaban siete leguas, demasiada distancia como para que los disparos de la artillería causaran el daño suficiente, por lo que había que acercarse hasta tener a tiro al enemigo.

Upon the beginning of the action I saw the enemy's scheme was to cannonade and not come to a close engagement which I was resolved for and therefore bore down within half musket shot of the Admiral, having received several broadsides from the four sternmost ships before I returned one gun; and had some of the ships done the same or daylight continued I am confident we should have been in possession of them⁴¹.

La escuadra española, pese a contar con la ventaja inicial que proporcionaba el barlovento, la perdió por no querer dejar abandonado el navío *Dragón*, que se había

³⁸ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *El gobernador Francisco Cajigal informa a Ensenada de lo ocurrido desde el 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 26 de octubre de 1748.

³⁹ Richmond afirma que el *Lenox* sólo montaba 56 cañones y que, en realidad, era un navío de 60 de porte. Del *Oxford* asegura que llevaba 60 piezas de artillería. RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, p. 135.

⁴⁰ Diario de a bordo del capitán Innes. *Ibidem*.

⁴¹ Despacho de Charles Knowles al Almirantazgo, extraído del diario de a bordo de Knowles. RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, p. 144.

quedado rezagado 9 millas por las vías de agua que sufría. Fue el propio Reggio quien dio órdenes de que se formase la línea de combate sobre la posición en la que se encontraba el *Dragón*, a sotavento, sacrificando una ventaja significativa en aras de disponer de la totalidad de su escuadra. Knowles formó su línea de combate con sus siete navíos, reforzado en su retaguardia por diez velas más. Lógicamente, a Knowles le interesaba aprovechar el repliegue español sobre el *Dragón* para ocupar el espacio de barlovento y así contar con esa ventaja. Hasta las diez de la mañana sopló viento de tres y cuatro nudos, momento en el que cayó un ligero chubasco de no más de media hora⁴². Las escuadras habían reducido su distancia a tres millas y lentamente se iban definiendo las líneas.

En la línea británica los navíos *Warwick* y *Canterbury* iban a la cola, situándose a una milla a popa del resto. Knowles fue organizando poco a poco su línea en función de la posición que iba tomando su adversario, hasta que a mediodía la escuadra española había definido su posición; la fragata *Galga*, siguiendo órdenes de Reggio, se colocó a retaguardia, pues había sido dañada en un costado como consecuencia de los encontronazos de los días anteriores. Entonces Knowles ordenó al *Oxford* que se retirase y esperase señales en caso de una eventual reincorporación a la línea⁴³. La táctica del contralmirante inglés consistiría en una aproximación al máximo sobre la escuadra española, para concentrar de manera convergente el fuego de sus baterías—disparar a *tocapenoles*—contra ella, cercándola y sin darle la ocasión de retirarse. Ordenó a los tres navíos más adelantados de su línea (Knowles era el cuarto) que acelerasen la marcha, pero este mandato fue interpretado por los capitanes de los tres navíos de cola como una señal para ellos y obraron en consecuencia. Aunque Knowles pudo corregir este malentendido, no le dio tiempo a ordenarle al *Canterbury* que corrigiese su posición en la línea con respecto al *Warwick*, cuya lentitud dio al traste con los planes de Knowles. Finalmente, aunque pudo alinear sus navíos, dejó al descubierto un amplio hueco, quedando la escuadra dividida en dos⁴⁴. A lo largo de la mañana se fueron sucediendo leves modificaciones en el despliegue de ambas escuadras. Para mediodía, el viento disminuía en una medida de menos de dos nudos, remontando al comenzar la tarde⁴⁵.

⁴² HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. El combate naval..., p. 21.

⁴³ *Ibidem*, p. 22.

⁴⁴ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 135-137; TUNSTALL, B. *Naval Warfare in...*, p. 102.

⁴⁵ Para una información más exhaustiva sobre la formación de ambas escuadras: HERNÁNDEZ OLIVA, C.A, El combate naval..., pp. 20-24.

Escuadra española de A. Reggio					
Navío	Botadura	Astillero	Porte	Dotación	Comandante del navío
<i>África</i>	17-VIII-1746	La Habana	70	660-710	Andrés Reggio
<i>Invencible</i>	19-XII-1743	La Habana	70	640-700	Benito Antonio de Espínola
<i>Conquistador</i>	28-I-1745	La Habana	60	560-610	Tomás de San Justo
<i>Dragón</i>	2-V-1745	La Habana	60	500-610	Manuel de Paz
<i>Nueva España</i>	¿?-1734	Coatzacoalcos	60	508-610	Fernando Varela
<i>Real Familia</i>	¿?-1731	La Carraca*	60	505-610	Marcos Forestal
<i>Galga</i>	c.1744 ¿?	La Habana	30-34	200-300	Pedro de Garaycoechea
Total de cañones: 410-414 Total de hombres a bordo: 3.573-4.150**					
Escuadra británica de C. H. Knowles					
Navío	Botadura	Astillero	Porte	Dotación	Comandante del navío
<i>Cornwall</i>	28-IV-1692	Southampton	80	600	Charles Knowles
<i>Lenox</i>	18-IV-1678	Deptford	70	400	Charles Holmes
<i>Canterbury</i>	18-XII-1693	Deptford	58-60	400	Edward Clarke
<i>Tilbury</i>	20-VII-1745	Portsmouth	58-60	400	Charles Powlett
<i>Warwick</i>	25-X-1733	Plymouth	60	400	Thomas Innes
<i>Strafford</i>	24-VII-1735	Chatham	60	400	David Brodie
<i>Oxford</i>	¿?-VI-1674	Bristol	50	400	Edmund Toll
Total de cañones: 440 Total de hombres a bordo: 2.900-3.000***					

Fig. 1: Orden de batalla de las escuadras enfrentadas: (*) Inicialmente la construcción de este navío comenzó en el astillero de Puntales, pero fue concluido en La Carraca. Puede considerarse, por ende, el segundo navío salido de este arsenal, sólo detrás del *Hércules*. (**) Las cifras más altas se corresponden con la versión de John Campbell, quien afirma que la escuadra española superaba en 1.250 hombres a la británica; en cambio, las más bajas casan con el relato de Carlos Alberto Hernández Oliva. (***) Las cifras más modestas se basan en la información aportada por John Campbell; en cualquier caso, estos números son inverosímilmente redondos, por lo que sólo poseen una utilidad orientativa. **Fuentes:** CAMPBELL, J. *The Naval History...* vol. 4, p. 332; HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. *El combate naval...* p. 17; LAVERY, Brian. *The Ship of the Line. The development of the battlefleet*. Londres: Conway Maritime Press, 1983, pp. 161-172; VEGA BLASCO, Antonio de la. *La infraestructura naval en el Siglo de las Luces*. *Revista de Historia Naval*. 2000, n. 71, p. 36.

Entre las 14.30 y las 15.00 horas, desplegadas las escuadras en paralelo la una con la otra, sonaron los primeros disparos de la batalla, cuando el navío *África* soltó una andanada sobre sus enemigos, concretamente el *Tilbury* y el *Strafford*, pero sin causarles daño. Todavía se encontraba el *Warwick* rezagado, a dos millas de la popa de *Lenox*, y el *Cornwall* a una milla como mínimo del *Strafford*. Desobedeciendo las órdenes de Knowles de no tirar a demasiada distancia (por lo impreciso del disparo), Powlett respondió al ataque del *África*⁴⁶. Reggio resolvió concentrar su fuego sobre el buque insignia de Knowles, para lo que contó con la ayuda inmediata del *Invencible* y del *Conquistador*. A distancia de fusil, desde el *Cornwall* también se abrió fuego, incluyendo ocho morteros granaderos. Al cabo de una hora, el buque de Knowles, con el mastelero de gavia tumbado y el palo trinquete seriamente dañado, privado de capacidad de maniobra, abandonó la línea para reparar su arboladura; su lugar lo ocupó el *Oxford*, que consiguió la retirada del *África* de la línea. Tras rápidas reparaciones, el *Cornwall* retornó a la batalla.

⁴⁶ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 137-138.

Llegadas las 17.00 horas, la situación cambió decisivamente a favor de los británicos; la línea española quedó totalmente deshecha debido a los problemas de maniobrabilidad que sufría el *Dragón*, muy retrasado por culpa de sus vías de agua, ya presentes antes del combate⁴⁷. El *Real Familia*, aquejado por fuertes daños recibidos y con muy difícil gobierno, hubo de retirarse. Pero sin lugar a dudas fue el *Conquistador* el peor parado; completamente desarbolado y sin poder maniobrar, era un blanco muy fácil para el enemigo, que arrojó balas incendiarias contra él. Su capitán, Tomás de San Justo, murió en el combate, al igual que lo hicieron Vicente de la Quintana, segundo a bordo, y otros dos oficiales. Reggio, advirtiendo que desde el *Conquistador* se hacían movimientos para rendir el navío al *Stafford*, amenazó a sus tripulantes y los compelió a que izasen la bandera y no dieran cuartel, pues él mismo dispararía contra ellos si se negaban. No sirvió de mucho, pues una devastadora andanada del *Cornwall* bastó para asestarle el golpe de gracia a un debilitado *Conquistador*, que arrió finalmente su pabellón y fue abordado por el enemigo⁴⁸. Sin embargo, fue el capitán del *Canterbury*, Edward Clarke, quien se atribuyó la victoria, para enfado de Knowles.

Por lo tanto, al caer la tarde sólo quedaban tres navíos españoles enfrentándose contra siete británicos, habiéndose esfumado la aparente igualdad de fuerzas—el lector ya advirtió que, más allá de los números, tal igualdad era inexistente—con la que había comenzado la batalla horas antes. El navío *Nueva España*, capitaneado por Fernando Varela, tras reparar algunos daños de la arboladura, regresó a la refriega acompañado por el *Real Familia* para apoyar a Reggio, que prácticamente se medía con cuatro buques enemigos a la vez. En el ocaso, las cuatro fragatas británicas que escoltaban el convoy mercante anteriormente referido, se acercaban para reforzar la escuadra de Knowles⁴⁹. No obstante, hubiesen intervenido o no las fragatas, a aquellas horas del día la victoria se decantaba incontestablemente del lado británico, que apenas había sufrido pérdidas humanas y materiales.

Pasadas las 20.00 horas, el *África* era acosado por los navíos *Canterbury* y *Stafford*, mientras que el *Tilbury* y el *Oxford* perseguían al *Invencible*, que fue silenciado a las 21.00 horas, aunque logrando batirse en retirada sin ser capturado. Los restantes navíos de la escuadra española, manteniéndose a flote a duras penas y aprovechando el nuevo régimen de los vientos, singlaron al O., proa a La Habana. La noche ya había caído, y apenas si podía distinguirse algo entre la obscuridad, el espeso humo de la artillería y el desorden de la batalla. Después de las 21.00, los británicos callaron las bocas de sus cañones⁵⁰; tan sólo quedaba el *África* con Reggio intentando resistir en él sin ser capturado por el enemigo, a pesar de las gravísimas averías sufridas. Los demás navíos, muy maltrechos, a duras penas conseguían mantener su derrota hacia La Habana, navegando muy pegados a la costa. Los británicos, al comprobar cómo oscurecía, cesaron en su hostigamiento, pues no merecía la pena continuar con la caza a un enemigo derrotado; además, también ellos habían acusado demasiado desgaste como para que le quedasen

⁴⁷ FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 344.

⁴⁸ HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. *El combate naval...*, p. 25.

⁴⁹ No obstante, las fuentes británicas no mencionan este hecho, que sí se recoge en el testimonio de Juan Antonio de la Colina. FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 344.

⁵⁰ *Ibidem*.

ánimos para continuar⁵¹. A las 23.00, cuando la obscuridad era total, los navíos británicos se detuvieron del todo para reparar jarcia, arbolar y recuperarse de las bajas, antes de hacerse otra vez a la mar. Sólo el *África*, prácticamente a la deriva, no pudo emprender el regreso a La Habana. La batalla propiamente dicha había concluido con una previsible derrota española.



Fig. 2: *End of Knowles' action off Havana, 1st October 1748.* Marina de Samuel Scott, óleo sobre lienzo sin fecha determinada. National Maritime Museum, Greenwich (Londres).

En la mañana del día 13, tras una noche entera de penosa navegación, entraron en el puerto de La Habana los navíos *Invencible*, *Real Familia*, *Nueva España* y *Dragón*. Éste último acusaba unas alarmantes vías de agua, por lo que hubo de ser bombeado para desaguar nada más llegar a puerto, aunque prácticamente salió indemne del combate, pues casi no había tomado partido en él. Los otros, por el contrario, se encontraban en un estado lamentable, sobre todo el *Invencible*, que pidió socorro disparando dos cañonazos cuando todavía no había alcanzado el muelle. A su auxilio acudió la fragata corsaria *Santa Rita*, mandada por Vicente López. Finalmente, entre las 11.00 y las 12.00 horas entró el *Invencible* en la bahía, remolcado por un jabeque. Naturalmente, en la ciudad advirtieron la ausencia del *Conquistador* y del *África*. Un granadero del Regimiento de Portugal, que había sido despachado por Reggio en una lancha, alcanzó La Habana y les dio a conocer su paradero. Se ordenó a Pedro de Garaycochea que partiese al socorro de Reggio al frente de su fragata *Galga*. Con todos sus palos tumbados y valiéndose tan sólo del bauprés, el *África* pudo ser remolcado hasta la playa de *Xixiras*, en Bahía Honda, a 9 leguas y media a barlovento⁵².

⁵¹ HERNÁNDEZ OLIVA, C.A. El combate naval..., pp. 28-30.

⁵² AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *Extracto puntual de lo ocurrido desde el día 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 25 de octubre de 1748.

El día 14, tras arduas labores de reparación en la orilla, el *África* estaba listo para salvar el tramo que le separaba de La Habana, cuando entonces se avistó la fragata *Galga*, perseguida por Knowles e intentando proteger de la mejor manera posible la vulnerable posición de Reggio. A las 2.00 horas las luces de los buques de la *Royal Navy* se distinguían a una legua y media de camino, por lo que Reggio ordenó a Garaicoechea que se salvase valiéndose de los remos. El día 15 Knowles, al frente del *Cornwall* y acompañado por seis buques más, viró al E., lo que le permitió descubrir la situación del *África*, un blanco perfecto. Reggio ordenó a sus hombres abandonar el navío y desembarcar toda su artillería, quedándose con algunos oficiales y seis hombres, al tiempo que el resto embarcaban en las lanchas rumbo a La Habana. Knowles, viendo que no iba a poder capturarlo, ordenó fuego contra el navío, pero Reggio se adelantó e hizo cortar los cables que lo sostenían y volarlo con 280 quintales de pólvora⁵³. El día 16 llegaron en una canoa los últimos supervivientes de la batalla.

4. Balance de bajas y procesos judiciales

Finalizada la batalla sólo le restaba a cada bando la amarga tarea de contar los muertos, heridos y desaparecidos, así como los desperfectos sufridos. Al respecto, resulta de enorme interés leer el testimonio que recogió el capitán de fragata Juan Antonio de la Colina y Rasines, fruto de su propia experiencia personal en el transcurso de la batalla; además de describirla, también elaboró una relación de las pérdidas humanas sufridas⁵⁴.

Los daños materiales fueron igualmente altos; se perdieron dos navíos, el *Conquistador* capturado por el enemigo con buena parte de su tripulación a bordo, y el *África* barrenado por orden del propio Reggio. Dado el enorme coste de construcción de un navío de línea y la gran cantidad de recursos que se necesitaba invertir en el mismo⁵⁵, la pérdida de dos de ellos en un cañoneo que escasamente duró medio día puede considerarse cuanto menos trágica. Por muy poco no pudieron los británicos capturar el *Invencible*—cuyos tres masteleros fueron tumbados—, muy seriamente dañado también en sus costados. El *Real Familia* encajó 190 impactos de cañón en el casco, de los que 12 dieron en la línea de flotación y 5 en la obra viva, además de terminar con todas sus vergas partidas. Menores fueron los daños del *Nueva España*, y mínimos los del *Dragón*, si bien éste ya se encontraba algo maltrecho y presentaba numerosas vías de agua antes de empezar el combate.

⁵³ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *El gobernador Francisco Cajigal informa a Ensenada de lo ocurrido desde el 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 26 de octubre de 1748; PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, p. 592.

⁵⁴ Dicho testimonio escrito fue incorporado por Jacobo de la Pezuela a su célebre obra: PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, pp. 588-593.

⁵⁵ El navío *África* se proyectó sobre un presupuesto de 75.000 pesos fuertes, como así correspondía a los navíos de 65 codos y 18 pulgadas de quilla y 70 cañones de porte, aunque cabe la posibilidad de que los costes se disparasen hasta frisar los 125.000 pesos. AGI; Ultramar; leg. 995. *Real cédula de Felipe V a Martín de Aróstegui*; Aranjuez, 4 de junio de 1741. *Carta a don Alonso Pérez Delgado*; La Habana, 28 de abril de 1744. Por su parte, el coste final del *Conquistador* fue de 117.292 pesos. AGI; Ultramar; leg. 995. *Cuentas de coste y costas del Conquistador y del Dragón*; La Habana, 26 de septiembre de 1745.

Murieron oficiales de gran estima, sobresaliendo de entre ellos Tomás de San Justo, capitán del *Conquistador*, y su segundo a bordo, el capitán de fragata Vicente de la Quintana y Acevedo, quien también había desempeñado labores de corsario⁵⁶. Melchor de Vallecilla, capitán de fragata y segundo comandante del *Invencible*, los hermanos José y Luis de Pumarejo, piloto mayor y teniente de navío, respectivamente, y Gaspar Tavares, capitán de infantería de marina, fueron las otras bajas mortales entre los oficiales de la Real Armada. También hubo de lamentarse la muerte del capitán de granaderos del Regimiento Portugal, Fernando Gabriel de Cajigal, sobrino del gobernador, caído en los primeros compases de la batalla, mientras luchaba a bordo del *África*. Otro de los oficiales muertos fue Diego de Orria, alférez de granaderos del Regimiento de Dragones de Almansa. En los restantes navíos no se contabilizaron bajas entre oficiales de esta clase. Asimismo, se registraron otras 80 víctimas mortales más, aparte de 200 heridos, entre los que se encontrarían Andrés Reggio, Antonio Marroquín y 13 oficiales más. De los 1.317 que entregó el gobernador, entre granaderos, milicianos y otros voluntarios, cayeron de muerte 20 y 35 fueron heridos⁵⁷. No obstante, este tipo de conteos raras veces presenta una exactitud nítida, pues las cifras oscilan levemente en función de la fuente; así, Jacobo de la Pezuela y Cesáreo Fernández Duro cuentan 158 bajas mortales y 150 heridos, buena parte de éstos de muerte, mientras que Jorge Cerdá Crespo calcula 11 oficiales mayores caídos, 2 sargentos, 20 cabos y 65 marineros, además de 200 heridos⁵⁸; John Campbell aporta la cifra de 3 capitanes y 86 marineros muertos, además de 197 heridos, entre los que se incluiría a Reggio y 14 oficiales más⁵⁹. En el *África* se contabilizaron 28 muertos y 100 heridos; en el *Invencible* 18 y 33; en el *Nueva España* 17 y 37; en el *Real Familia* 7 y 15; en el *Conquistador* 8 y 11, sin contar los prisioneros; y en el *Dragón* 3 y 11.

La escuadra de Knowles, con daños considerablemente menores tanto a nivel material como humano, encajó 59 muertos y 120 heridos⁶⁰. Aunque sus navíos también salieron lastimados de la refriega, ninguno de ellos de gravedad como para quedar inutilizado. Al respecto, es comprensible que las fuentes españolas, como el informe del gobernador Francisco Cajigal de la Vega, intenten magnificar el perjuicio causado al enemigo, pero no pasa de ser una mera exageración de los hechos para atenuar la derrota sufrida. No obstante, tampoco puede considerarse que la escuadra de Knowles saliese victoriosa más allá del simple plano táctico; no se logró

⁵⁶ En 1746 se le encomendó conducir al gobernador de Nicaragua, Alonso de Heredia, y a la tropa que debía defender aquella región al río San Juan de Nicaragua. Quintana salió de Trinidad el 24 de junio de 1746 y llegó a La Habana el 9 de octubre, tras cumplir con éxito su cometido, pero con su tripulación extenuada y enferma de gravedad. AGI; Santo Domingo; leg. 2107. *Andrés Reggio informa a Ensenada sobre el viaje de escolta de Vicente de la Quintana a Nicaragua*; La Habana, 14 de octubre de 1746. Vicente de la Quintana también aparece identificado como corsario por Enrique Otero Lana. Dos años más tarde, en 1748, servía junto a Luis de Velasco, teniente de navío, al frente de dos fragatas sin nombres y armadas por la Real Compañía de La Habana. OTERO LANA, E. *La guerra de...*, p. 171.

⁵⁷ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *El gobernador Francisco Cajigal informa a Ensenada de lo ocurrido desde el 13 de septiembre en adelante*; La Habana, 26 de octubre de 1748.

⁵⁸ PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, pp. 592-593. FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 345. CERDÁ CRESPO, J. *Conflictos coloniales: la...*, p. 256.

⁵⁹ John Campbell también le dedica algunas líneas a esta batalla y al posterior juicio en su monumental obra: CAMPBELL, J. *The Naval History...*, vol. 6, pp. 332-334.

⁶⁰ CLOWES, W.L. *The Royal Navy...*, vol. 3, p. 136.

interceptar la flota del tesoro, con cuyo jugoso botín había alentado Knowles a sus hombres, ni tampoco destruir por completo la escuadra de La Habana. Esto generó una sensación de futilidad en la sangría padecida, y la sensación de haber arriesgado la vida por nada. El descontento por el resultado fue patente desde el mismo momento en el que los cañones callaron, sobre todo entre los oficiales, furiosos por la actitud de Knowles, que consideraron vanidosa y temeraria. Además, la victoria no se debió tanto al buen hacer de Knowles como a la evidente superioridad de la escuadra británica tanto en tripulación como en el mantenimiento de los navíos.

De hecho, si hay algo que pueda sacarse en claro de esta atípica batalla es la torpeza demostrada por ambas escuadras a la hora de maniobrar. Reggio, que había sacrificado el barlovento para no dejar solo el *Dragón*, lo habría tenido considerablemente fácil para eludir la batalla y singlar hasta refugiarse en La Habana, al abrigo de sus fortalezas. Knowles fracasó al intentar ejecutar la táctica que había desarrollado en su mente; su señal de aproximación a la escuadra española fue seguida por los tres navíos que iban a la cola, en vez de por los tres más adelantados. Ello imposibilitó la maniobra de cerco a la escuadra de Reggio con la que pretendía cazar todas sus velas en una primera y demoledora andanada a *tocapenoles*. Powlett, sobre el *Tilbury*, disparó sin recibir señal previa de Knowles, desobedeciendo las órdenes de éste de no tirar hasta que la distancia fuese lo bastante corta como para causar fuertes daños. Tampoco reconoció la señal que más tarde le hizo Knowles para que se aproximase al enemigo a entablar un combate más cerrado. Desde un punto de vista meramente táctico, quedó patente la debilidad de los atacantes a la hora de abrir fuego en el momento idóneo y de acercarse al enemigo con la suficiente rapidez para obligarle a una batalla cerrada en la que no tuvieran oportunidad de escapar⁶¹. La falta de una correcta y fluida comunicación entre los oficiales británicos, además de la ausencia de órdenes claras, privaron a los británicos de lo que podría haber sido una gran victoria.

Por el lado español no cabe mucho más que añadir, pues la batalla se había perdido desde antes de que se produjese. Los navíos, aunque la mayoría de ellos muy recientes, no se encontraban en buen estado, bien con vías de aguas o con reparaciones improvisadas en los palos de su arboladura⁶². De la calidad del capital humano de sus tripulaciones no hace falta añadir mucho más; baste con recordar la leva general con la que se pretendió dotar aquellas fortalezas flotantes. Tampoco existió iniciativa alguna en cuanto al procedimiento táctico demostrado en el enfrentamiento, más bien inexistente, manteniendo una actitud defensiva, a sotavento, y otorgándole la plena iniciativa al enemigo. Como consuelo queda que la escuadra eludiese la total aniquilación y que la flota del tesoro se salvase de caer en las garras de Knowles. Más allá de eso, el enfrentamiento despertó una gran expectación. Jacobo de la Pezuela narra cómo los vecinos de un pueblo cercano corrieron a presenciarlo desde la costa, asomados en las azoteas de sus casas.

⁶¹ TUNSTALL, B. *Naval Warfare in...*, p. 103.

⁶² A modo de ejemplo, el navío *Invencible*, se vio desde muy temprano sometido a cuantiosas reparaciones y labores de carenado en el astillero de La Habana como consecuencia de la putrefacción de sus maderas. AGI; Ultramar; leg. 995. *Andrés Reggio al presidente y directores de la Real Compañía*; La Habana, 19 de marzo de 1740.

Salvo el *Nueva España* y el *Real Familia*, los buques restantes habían salido de las gradas del astillero de La Tenaza, contruidos por trabajadores de aquella región⁶³.

El día 16 de octubre sir Charles Knowles se enteró por un pliego que le hizo llegar el gobernador de Providence de que las conversaciones de paz emprendidas a comienzos de año habían concluido y que el 20 de abril se habían firmado los preliminares de la paz en la ciudad de Aquisgrán, con órdenes precisas de poner fin a las hostilidades. Ante esta perspectiva, Knowles resolvió acercarse al castillo del Morro el día 17 para efectuar el canje de prisioneros, devolviendo los 80 españoles que había tomado con la captura del Conquistador a cambio de un grupo de ingleses que se hallaban presos en aquella fortaleza⁶⁴. Quizás no se hubiese tenido que lamentar tan estéril sangría si un corsario inglés no hubiese abordado un bergantín procedente de Cádiz con noticias de la paz, que a más tardar hubiese llegado a su destino el 6 de octubre⁶⁵. Estas noticias causaron una gran conmoción, y en el caso del bando británico no hicieron sino caldear unos ánimos ya de por sí exaltados, acentuándose la sensación de haber arriesgado la vida inútilmente en una batalla carente de sentido. La desconfianza entre los oficiales de la *Royal Navy* iría en aumento en los meses siguientes.

Tanto Reggio como Knowles tuvieron que vérselas ante tribunales militares por la conducta demostrada en el enfrentamiento. El primero fue procesado por 30 delitos atinentes a su desempeño en el transcurso del combate, particularmente por barrenar su propio buque una vez concluida la pugna. El capitán de fragata, Juan Antonio de la Colina, hombre dotado de buena oratoria y poder de convicción, ejerció como abogado defensor de Reggio⁶⁶. Finalmente, se eximió a Reggio de todos los cargos que pesaban sobre él, además de elogiarse la actitud que demostró en el combate, pues consideraron que con ella cubrió el honor de sus armas y demostró su inquebrantable fidelidad al rey, algo que el propio monarca le reconoció.

Bastante más interesantes fueron los procedimientos judiciales por el lado inglés, más si cabe por el descontento imperante entre los oficiales. Charles Knowles maldijo la actitud demostrada por los capitanes y oficiales al mando de los navíos *Tilbury*, *Oxford*, *Warwick* y *Lenox*, quienes respondieron en los mismos términos, denunciando su proceder en el transcurso del enfrentamiento con la

⁶³ PEZUELA Y LOBO, J. *Historia de la...*, vol. 2, p. 420.

⁶⁴ AGI; Santo Domingo; leg. 1204. *Knowles al gobernador Francisco Cajigal, indicándole la remisión de los prisioneros tomados en el Conquistador; H.M.S. Cornwall*, 3 de octubre (e.a.) de 1748.

⁶⁵ FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 345.

⁶⁶ Los alegatos presentados por Colina fueron imprimidos en 1755 con el siguiente encabezamiento: *Defensa militar en justificación de la conducta del teniente general don Andrés Reggio Branciforti Saladino y Colonna, caballero de la Orden de San Juan y comandante general de la escuadra del Rey, que se hallaba en la Habana, sobre la acción que tuvo con la del contraalmirante inglés D. Carlos Knowles, once leguas á barlovento de aquel puerto, el día 12 de Octubre de 1748*. Son 149 páginas en 4º mayor, pero no indica ni fecha ni lugar de la impresión. A partir de la página 151 sigue con su: *Defensa hecha por el capitán de fragata D. Juan Antonio de la Colina, en la segunda causa del teniente general D. Andrés Reggio sobre el suceso de la quema del navío el África, en la costa de las Xigiras, el día 15 de Octubre de 1748, de resultas del combate naval que dio en aquellos mares el día 12 del mismo mes*. La firma el autor en Cádiz, el 18 de diciembre de 1751, como indica en la página 160, y en la 161 se añade la orden expedida por el bailío Arriaga, fechada en Buen Retiro el 6 de diciembre de 1754. FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, pp. 351-352.

escuadra española. Por su parte, los capitanes David Brodie (*Strafford*), Edward Clarke (*Canterbury*) y Policarpus Taylor (*Cornwall*) se posicionaron a favor de Knowles, lo que desembocó en un conflicto entre los oficiales que habían servido en la misma escuadra, llegando incluso al terreno personal.

Richmond cree que las críticas de Knowles hacia los capitanes del *Warwick*, *Tilbury*, *Oxford* y *Lenox* son del todo fundadas, pues desobedecieron las señales recibidas o las malinterpretaron⁶⁷. El *Tilbury* no había presionado hacia abajo lo suficiente como para plantear el combate en formación cerrada y lo más próximo posible al enemigo para cercarlo, como así se le había ordenado; el *Lenox* se había enfrentado a barlovento del *Cornwall* y había quedado fuera de acción al poco tiempo mientras el buque insignia de Knowles se medía contra el *África* y otro navío más a popa; el *Oxford* no había buscado ni forzado el combate contra el *Invencible*; por su parte, el *Warwick* se había retirado a popa durante la maniobra de aproximación, y allí se mantuvo, lejos, «with her mainsail up, her main topsail aback, and topgallant sails lowered»—como expresó más tarde el propio Knowles—, pese a estar éste con su barco en medio de la acción, dándole señales para que se acercase a apoyarle.

Pero Charles Knowles no llevó a estos capitanes ante una corte marcial, pues no podía hacerlo al no haber suficientes oficiales superiores que conformasen el tribunal. No obstante, una vez se tuvo conocimiento del contenido del despacho enviado por Knowles, los cuatro capitanes cuya acción había sido censurada y criticada por el contralmirante elevaron una queja y presentaron cargos contra éste. Tales cargos parece que fueron bosquejados por Thomas Innes. Como detalle de interés, ni Clarke ni Brodie, que durante la batalla tuvieron sus desavenencias con Knowles, tomaron partido en estos pleitos, manteniéndose al margen o incluso apoyando a su superior⁶⁸. Tal vez esta actitud respondiese a que la conducta de ambos también se encontraba bajo sospecha. El juicio contra Knowles se desarrolló a bordo del yate *Charlotte*, en Deptford, en el mes de diciembre, entre los días 11 y 20 de diciembre (e.a.). Se caracterizó por ser extremadamente técnico, basado en tácticas de combate naval⁶⁹.

Las acusaciones vertidas contra Knowles aseveraban que: «by bad conduct, mistaken signals and unofficer-like conduct, give great advantage to the enemy by engaging in a straggling line a superior squadron, drawn up in a close line of battle, late in the day, when he might have attacked him much earlier and greater advantage...»⁷⁰. Mala conducta, impropia de un oficial, que incluía el no haber dado la orden de izar su pabellón en otro navío cuando el suyo—el *Cornwall*—abandonó temporalmente la línea, según lo estipulado por las ordenanzas. Así lo expresa Thomas Innes, que no cejó en sus acusaciones contra Knowles:

⁶⁷ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, p. 144.

⁶⁸ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 144-145.

⁶⁹ CLOWES, W.L. *The Royal Navy...*, vol. 3, p. 137. CLARKE, James S. y MCARTHUR, John. *The Naval Chronicle*. Londres: Bunney & Gold, 1799, vol. 1, p. 294.

⁷⁰ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, pp. 144-145.

Our Admiral to the great dishonour of the British flag, did not imitate the conduct of Lord Sandwich, Admiral Spragget, etc., but kept both the *Cornwall* and his Majesty's flag out of action, tho' he might have shifted his flag on Board any ship of the squadron, being fine easy weather with smooth water, and his boats passing from the rear to the van with messages⁷¹.

Críticas muy ásperas que contrastan con el tono mesurado que demostró el capitán Brodie en sus declaraciones:

I think if every ship had done her duty becoming a British man-of-war, we might have obtained a more complete victory; but how far the presence of a commander officer may animate, I do not know. I wanted no commanding officer to animate me⁷².

Unas palabras que complacieron al jurado más que las de cualquier otro de los allí presentes, y por las cuales Brodie fue felicitado: «The oldest officers in our service might be glad to give up all the glory of their actions to have acted as Captain Brodie did on that day»⁷³.

En su defensa, Knowles admitió que había combatido en formación dispersa y desordenada, pero contra el deseo de su voluntad, dado que él había dado señales para presentar un combate cerrado y que lo sucedido fue resultado de la desobediencia o malinterpretación de las órdenes dadas, como el *Tilbury*, que disparó sin que nadie se lo indicase. Incluso con tales adversidades—prosiguió—había conseguido hacerse con la victoria táctica sobre la escuadra española. Lo cierto es que fue reprendido básicamente por sus procedimientos en el combate, especialmente por no mandar izar el pabellón en otro navío cuando él abandonó la línea de formación, «como hubiese hecho un Hawke»⁷⁴.

Finalmente, tras varias sesiones, Knowles fue condenado por el tribunal, resolución con la que estuvo conforme, admitiendo su grave error por no ordenar que se izase el pabellón en otro buque de la escuadra. Por lo demás, el proceso justificó ampliamente la valentía demostrada por Knowles. La sentencia se redactó del siguiente modo:

The court unanimously agree that Rear-Admiral Knowles falls under part of the 14th Article of War, being guilty of negligence, and also under the 23rd Article. The court therefore unanimously adjudge him to be reprimanded for not bringing up the squadron in closer order than he did, and for not beginning the attack with so great a force as the might have done; and also for not shifting his flag, on the *Cornwall's* being disabled⁷⁵.

Knowles habría de cargar por un tiempo con una reputación gravemente herida, como resultado de su proceder en la batalla. Charles Holmes también fue exonerado, pero no corrieron la misma suerte ni Charles Powlett ni Edmund Toll, que

⁷¹ *Ibidem*, p. 146.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ RICHMOND, H.W. *The Navy in...*, vol. 3, p. 147.

⁷⁴ CAMPBELL, J. *The Naval History...*, vol. 4, p. 333.

⁷⁵ CLOWES, W.L. *The Royal Navy...*, vol. 3, p. 137.

sí fueron reprendidos, mientras que a Thomas Innes lo suspendieron por tres meses. Finalizados los juicios a los oficiales, se sucedieron los duelos. Knowles fue retado hasta cuatro veces, y terminó por intercambiar disparos con Holmes el 24 de febrero (e.a.). También tuvo lugar otro duelo el 21 de marzo (e.a.) entre Thomas Innes y Edward Clarke, que se saldó con el primero de ellos herido de muerte. Como a estos duelos siguieron otros, por orden del rey fueron prohibidos, además de ordenarse el encierro y custodia de los duelistas⁷⁶.

5. Valoración del desempeño de la Real Armada y conclusiones finales

Las cláusulas de la paz de 1748 fueron razonablemente beneficiosas para España, que no sólo no tuvo que ceder ninguna plaza americana a Gran Bretaña, sino que además obtuvo algunas ganancias en Italia, donde había combatido contra Austria; le fueron restituidas todas las conquistas logradas desde el comienzo de la guerra y se reconoció el derecho de posesión de los ducados de Parma, Piacenza y Guastalla al infante don Felipe, quien había ostentando hasta el momento el pomposo título de Almirante General. José Manuel Serrano califica este tratado como un triunfo de las aspiraciones comerciales españolas en América y un resarcimiento de las humillantes cláusulas de Utrecht⁷⁷.

Se trataba de conseguir un periodo de estabilidad en el interior y exterior de la monarquía, manteniendo una estricta neutralidad y no comprometiendo de ninguna manera la recuperación económica y militar⁷⁸. Se extrae la conclusión—bastante obvia, por lo demás—de la apremiante necesidad de la Corona por finalizar con una situación de guerra que la lastraba desde hacía casi una década, visión compartida por todos los políticos españoles de la época y en la que llegaron a estar de acuerdo tanto Carvajal como el marqués de la Ensenada, las dos figuras que marcaron decididamente la política española en el nuevo periodo que se abrió⁷⁹. El 18 de octubre de 1748, Francia, Provincias Unidas y Gran Bretaña alcanzaron un acuerdo definitivo entre ellas. Por su parte, el acuerdo final entre España y Gran Bretaña no se alcanzaría hasta la firma del tratado de mutua compensación del 5 de octubre 1750, en virtud del cual se cerraron más cuidadosamente los puntos de fricción que

⁷⁶ LAUGHTON, J.K. Knowles, Charles (d. 1777). En: Lee, Sidney. *Dictionary of National Biography*. Londres: Smith, Elder & Co., 1892, vol. 31, p. 294.

⁷⁷ SERRANO ÁLVAREZ, J.M. *Fortificaciones y tropas...*, pp. 142-143.

⁷⁸ José de Carvajal y Lancaster, quien desde el 4 de diciembre de 1746 fungía como secretario del Consejo de Estado, insistió en que por todos los medios introduciría modificaciones en el acuerdo firmado para que se reconocieran ciertas demandas españolas, hasta el punto de amenazar con proseguir la guerra contra Gran Bretaña. No obstante, presionado por Fernando VI, terminaría firmando el acuerdo, habida cuenta del interés que manifestó el flamante monarca por conseguir la paz. Esta amenaza de Carvajal contrasta con la imagen, acaso algo estereotipada, de anglófilo que tradicionalmente le ha adjudicado la historiografía. DELGADO BARRADO, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: CSIC, 2001, p. 88.

⁷⁹ Cuando Fernando VI fue entronizado en 1746 tanto Carvajal como Ensenada lo intentaron convencer de los grandes beneficios que la paz le reportaría a España, amén de lo aconsejable de conservarla. En los dos últimos años que se prolongó la guerra ambos ministros procuraron acelerar en la medida de sus posibilidades la consecución de la paz, que estimaban un objetivo político básico. Esta meta común coadyuvó a que ambos ministros colaborasen juntos en los primeros años del reinado de Fernando VI. GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996, pp. 78-81.

todavía permanecían abiertos. No obstante, aún quedaron ciertos litigios y asuntos conflictivos pendientes de una resolución, que a fuerza de aplazarse *sine die* nunca llegó, como el contencioso por los asentamientos ilegales de tala que mantenían los británicos en Honduras, la Costa de los Mosquitos y el actual Belice para extraer el precioso palo tintóreo, o la empeñada presencia de contrabandistas que operaban desde Jamaica.

En el campo de la política exterior lo que aconteció fue un viraje total al Atlántico y al gran imperio que aún se mantenía en América, a pesar de las cada vez mayores amenazas que sobre él se cernían; de un predominio en la cuestión italiana que había mantenido a España ocupada con Austria y Francia durante la mayor parte de la primera mitad de siglo, se pasó completamente al escenario colonial, que tenía a Gran Bretaña y a Francia como principales agentes generadores de conflicto⁸⁰. Una buena muestra de ello reside en el intento de acercamiento a Portugal y la voluntad por cesar con los constantes enfrentamientos fronterizos con la colonia de Brasil, lo que terminaría materializándose gracias al Tratado de Límites de 1750 con el vecino peninsular⁸¹. Se puede concluir que dicho viraje atlántico protagonizado por la Corona no fue sino el corolario lógico a la evaluación de las aptitudes demostradas por sus armas en la contienda, y que podría aplicarse asimismo a Gran Bretaña, Francia y Portugal, todo ello dentro de un contexto internacional alterado por la inversión de las alianzas.

En términos generales, puede afirmarse sin ambages que la monarquía demostró un buen desempeño militar y capacidad disuasoria, sobre todo si se compara con el gran desastre que significaría más tarde la fugaz participación en la Guerra de los Siete Años. Se consiguió defender el imperio oceánico y tan sólo hubo que lamentar la captura y saqueo de Portobelo a manos de los británicos en 1739. Un repaso detenido a las acciones militares de la guerra demuestra la gran robustez de la red de fortificaciones que fueron levantadas por toda la cuenca del Caribe; defendidas por guarniciones de modesto tamaño, consiguieron resistir con éxito los ataques de un enemigo muy superior en número. Asimismo, hechos como el combate de La Habana mostraron las excepcionales aptitudes de las autoridades de la ciudad en lo referido a la capacidad organizativa para dar respuesta a una amenaza externa, y en los mismos términos cabe expresarse de la presteza con que

⁸⁰ Bien es cierto que los primeros síntomas de este viraje se percibieron ya en la década de los años 30, momento en el que la política de rearme naval de Patiño comenzó a dar resultados tangibles, posibilitando la búsqueda de un equilibrio entre la política revisionista e irredentista desplegada en Italia y la política de salvaguarda de las Indias y rutas atlánticas. La segunda parte del reinado de Felipe V conoció una notable diversificación en los teatros de actuación de las armas españolas. CEPEDA GÓMEZ, J. La marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII. En: GUIMERÁ, Agustín y PERALTA RUIZ, Víctor. *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafagar*. Madrid: FUE, 2005, pp. 453 y 460-463.

⁸¹ Para su desgracia, el Tratado de Límites contó con muchos detractores, sobre todo entre los más poderosos comerciantes lusos, pero también entre políticos de renombre, como el ilustre Sebastião José de Carvalho, marqués de Pombal. Después de todo, fue la oposición política a éste la que participó en la redacción del tratado, que conoció un revulsivo con el óbito del rey João V el 31 de julio de 1750. El tratado no perduró. El 16 de septiembre de 1760 fue abolido, y el 12 de febrero de 1761 del todo anulado. Al año siguiente, en verano, estalló la Guerra Fantástica y los ejércitos españoles procedieron a invadir Portugal. Para saber más sobre el mismo: DELGADO BARRADO, J.M. *El proyecto político...*, pp. 64-70 y 91-92.

reaccionaban los batallones encargados de defender las plazas americanas a la hora de desplazarse a un punto concreto para interceptar al enemigo. En su vertiente financiera, el resultado general de la guerra demostró que España supo optimizar sus recursos de manera mucho más eficiente que los británicos, pese a la mayor disponibilidad de crédito con la que contaban éstos desde los momentos previos al conflicto armado. Para Gran Bretaña los costes económicos de la guerra fueron altísimos⁸².

Por el contrario, el desempeño de la Real Armada en la Guerra del Asiento puede calificarse de mediocre. La exitosa defensa de las principales plazas del Caribe y las mayores derrotas infligidas a los británicos se debieron a la gran eficacia de la que hizo gala el sistema defensivo estático articulado sobre una red de grandes fortificaciones, bastiones y castillos, pero no a la brillantez de una marina de guerra que se mostró incapaz de imponerse en ninguna verdadera batalla naval. Incluso la victoria sobre la escuadra de Vernon en Cartagena de Indias respondió fundamentalmente al buen hacer de la guarnición fija y las milicias de refuerzo que resistieron con denodado estoicismo, sin olvidar por ello los estragos que la fiebre amarilla—el *vómito negro*, tal y como aparece en las fuentes—provocó entre las filas británicas; la desconfianza en las aptitudes de la Armada fue tal que se prefirió hundir 6 navíos de línea (algunos de los cuales apenas llevaban unos pocos años en servicio) para evitar, sin éxito, el desembarco de las tropas de Vernon, que incluso así lograron capturar 5 castillos. Por lo demás, en los restantes años de la contienda las unidades de la *Royal Navy* se enseñorearon por las aguas americanas, y no me refiero sólo al mar Caribe, pues baste con recordar el *raid* de Anson por el litoral del Pacífico, que apenas encontró resistencia naval significativa. La *Royal Navy* mantuvo en todo momento la iniciativa de la guerra, lo que le permitió atacar a placer los puntos del imperio que creyó conveniente sin que la Real Armada pudiera ofrecer respuesta alguna ni amenazar las bases del enemigo en el Caribe. Si bien casi todos esos ataques contra las plazas españolas concluyeron en sonoros fracasos, evidenció que sólo un bando contaba con recursos y medios para organizar acciones de tamaña envergadura. Más daño infligieron los corsarios españoles a los británicos, concretamente a sus rutas de comercio y líneas de abastecimiento, que las unidades de la Armada destacadas en las latitudes tropicales americanas.

La batalla de La Habana de 1748 reflejó con nitidez las disfuncionalidades que acusaba la Real Armada, a la vez que su desenlace constituyó el corolario lógico de todas ellas. La escuadra de Knowles, incluso cometiendo errores tácticos al verse privada de una correcta comunicación entre los oficiales y comandantes de los navíos, se impuso desde el principio a la de Reggio, compuesta por navíos deficientemente mantenidos y peor tripulados. El *Dragón* ya hacía agua antes del combate, mientras que navíos como el *Invencible* o el *Conquistador* previamente habían sido sometidos a unas reparaciones superfluas en su arboladura, lo que añadido a la pésima calidad de las dotaciones no hacía sino presagiar el desastre. Luego, en el transcurso del combate, Reggio se mantuvo a la expectativa, otorgándole a Knowles la plena iniciativa del choque; éste arriesgó y no le salió bien la jugada, y con todo logró capturarle un navío al enemigo. Muchos factores que

⁸² Las cifras aportadas por John Campbell afirman que los gastos totales de la guerra elevaron la deuda pública británica a 80.000.000 de libras. CAMPBELL, J. *The Naval History...*, vol. 4, p. 334.

escapan al control humano condicionan el resultado final de una batalla, sin descartar el azar. Knowles arriesgó pero sin caer en la temeridad, a diferencia de Reggio, pues el inglés se sabía superior desde antes de medirse con el enemigo.

Lo cierto es que la batalla de La Habana se perdió antes de que se llevase a cabo, antes de que se disparase la primera bala de cañón. El desarrollo de la misma lo confirmó. Bastaron unas pocas horas para que un navío español fuese capturado y otro resultara demasiado maltrecho y castigado como para virar y emprender la huida, quedando a merced del enemigo, que lo habría capturado o hundido si la propia tripulación del mismo no lo hubiese barrenado. Bastó una tarde para que salieran a relucir todas las deficiencias que lastraban el rendimiento de la Armada y minaban su efectividad en una situación de combate real contra una escuadra de la *Royal Navy*, ya que hasta la fecha sólo había tenido la ocasión de comprobarse en esporádicas acciones individuales, como la del navío *Princesa* el 8 de abril o la carrera del *Glorioso*. Es decir, la batalla puso de relieve con mayor nitidez las debilidades de la Marina. Tales flaquezas podrían enumerarse de la siguiente forma: gravísimos problemas logísticos relacionados con el mantenimiento de los navíos, por lo que la mayoría de ellos terminaban desguazados en los puertos tras ser declarados inservibles; en ciertas ocasiones, la ausencia de instalaciones y piezas de repuestas que permitieran reparar los navíos dañados; un inferior desarrollo de los conceptos tácticos de la guerra naval; pero, por encima de todos, la escasez de una marinería eficiente y eficaz que, junto con una adecuada logística, mantuviese operativas las escuadras.

Para cuando la guerra llegó a su término, la Real Armada se había visto seriamente dañada y mermada en su tamaño. Cesáreo Fernández Duro elaboró una relación de las unidades que la conformaban, en la que enumera hasta 37 embarcaciones diferentes, de las que 32 podrían formar línea de batalla, 7 de ellas con mucha dificultad. De entra esas unidades en condiciones para prestar servicio se incluyen cuatro bombardas, embarcaciones de escaso porte artillero. Asimismo, hay que tener en cuenta que la lista confeccionada por Cesáreo Fernández Duro se refiere al estado de la Marina en 1746, al inicio del reinado de Fernando VI, por lo que incluye navíos que para 1748 ya se habían perdido, como el *Glorioso*, el *Conquistador* y el *África*, mientras que al *Rayo* y *Fénix* los sitúa en el astillero de La Habana porque en aquel año la construcción de los dos todavía seguía su curso⁸³. Más precisos me parecen los números que proporciona José Cepeda Gómez, quien se basa en el estado de la Marina que elaboró Ensenada para su *Representación* de 1751 a Fernando VI. Para esa fecha, sólo tres años después de la firma de la paz, las fuerzas navales españolas se componían, incluyendo los buques que se estaban construyendo en los astilleros, de apenas 19 navíos de línea, 5 fragatas y 10 embarcaciones menores⁸⁴.

⁸³ FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde...*, vol. 6, p. 382.

⁸⁴ José Cepeda enumera 18 navíos, aunque realmente había 19, pues seguían en activo los dos navíos denominados *Nueva España*. CEPEDA GÓMEZ, J. *La marina y...*, p. 468. La *Representación* que el poderoso marqués entregó a Fernando VI comprende no sólo los navíos en servicio para ese año de 1751, sino también aquéllos cuya construcción estaba en curso en los astilleros de la monarquía. Ensenada, sagaz propagandista, incluyó éstos en el estado de la Marina que elaboró para su *Representación*, acaso con la intención de que sobre el papel ésta no pareciese tan mermada en buques; incluso contabilizó el *Real Felipe*, navío que fue dado de baja el año anterior.

Navíos				
Nombre	Astillero	Porte	Botadura	Años de servicio
<i>Rayo</i>	La Habana	80	1749	1751-1805
<i>Fénix</i>	La Habana	80	1749	1751-1780
<i>Princesa</i> (II)	La Habana	74	1750	1751-1780
<i>Infante</i> (II)	La Habana	74	1750	1750-1762
<i>Galicia</i> (II)	La Habana	74	1750	1750-1797
<i>África</i> (III)	La Carraca	74	1752	1752-1809
<i>Reina</i> (II)	La Habana	70	1743	1743-1762
<i>San Felipe</i>	Guarnizo	70	1745	1745-1761
<i>Tigre</i>	La Habana	70	1747	1748-1762
<i>Nueva España</i> (II)	La Habana	70	1743	1743-1752
<i>Septentrión</i>	Cartagena	64	1751/1754	1752-1784
<i>San Fernando</i> (III)	Esteiro/La Graña	64	1751/1754	1751/1754-1758
<i>Asia</i> (II)	El Ferrol	64	1752	1752-1762
<i>Castilla</i> (III)	El Ferrol	64	1751	1751-1769/1771
<i>Europa</i>	La Habana	64	1734	1734-1762
<i>América</i>	La Habana	64	1736	1736-1762
<i>Dragón</i> (II)	La Habana	60	1745	1745-1782
<i>Fuerte</i>	La Habana	60	1727	1727-1755
<i>Nueva España</i> (I)	Coatzacoalcos	60	1734	1735-1752
Fragatas				
Nombre	Astillero	Porte	Botadura	Años de servicio
<i>Bizarro</i> (o <i>Bizarra</i>)	La Habana	50	1738	1738-1759
<i>Esperanza</i>	La Habana	50	1735/1736	1736-1756
<i>Flora</i> (II)	La Habana	24	1747	1748-1768
<i>Galga</i>	El Ferrol	30	1752	1752-1761
<i>Aurora</i>	La Carraca	28/30	1738	1738-1753

Fig. 3: Estado general de la Real Armada en 1751. Adviértase la preponderancia de los barcos salidos de las gradas del astillero de La Habana, donde fueron construidos 15 de los 24 navíos y fragatas que se enumeran en este listado, lo que equivale aproximadamente a un 62,5% del total. **Fuentes:** CEPEDA GÓMEZ, J. La marina y..., p. 468; MANERA REGUEYRA, Enrique. *El buque en la Armada Española*. Madrid: Sílex, 1981, pp. 416-419.

Todo esto obviando, por supuesto, las embarcaciones de menor porte, muchas de ellas destinadas a cumplir misiones de auxilio a barcos de mayor porte, por lo difícil de calcular la cantidad de las mismas, aunque se estiman en una decena. Si la cifra de piezas de artillería que montaban todos los navíos y fragatas de la Armada en 1732 era de 3.000⁸⁵, en 1751, apenas si se acercaba a las 1.500 bocas de cañón. La fuerza artillera de una marina de guerra funciona igualmente como referencia para conocer el poder disuasorio de la misma, y en este caso las cifras hablan por sí solas.

Quedó de manifiesto que en aquellas fechas la Real Armada de nuevo había tocado fondo y necesitaba recuperarse; para tal fin proyectó el marqués de la

⁸⁵ ALCALÁ-ZAMORA QUEIPO DE LLANO, José. *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada: 1622-1834*. Santander: Institución Cultural de Cantabria; Centro de Estudios Montañeses, 1974, p. 39.

Ensenada—principal responsable de la gestión de las fuerzas navales españolas durante la contienda—un ambicioso programa de rearme naval destinado a convertir la Marina de España en una poderosa máquina de guerra, acorde a las necesidades de la monarquía, capaz de defender el imperio colonial frente al expansionismo anglosajón. Y lo hizo porque él mismo constató la manifiesta inoperatividad que había caracterizado a la Armada mientras duró el enfrentamiento armado con Gran Bretaña. Cabe destacar que el rearme del país representaba un capítulo más de la numerosa lista de cuestiones pendientes de mejora o reforma para el funcionamiento interno de la monarquía, y que el reformismo ensenadista no brillaba por su originalidad, deudor como era en gran medida del proyectismo reformista borbónico de comienzos del siglo XVIII—y hasta de la línea trazada por los arbitristas desde fines del Quinientos e inicios del Seiscientos. Ensenada no marcó ninguna tendencia que careciese de precedentes en la historia española, pues Tinajero, Patiño, Gaztañeta y Uztáriz ya fueron importantes inspiradores. Puede afirmarse, no obstante, que con el rearme naval ensenadista se abrió una nueva etapa para la Real Armada. Los barcos se habían hundido, pero las bases establecidas por Patiño persistían, sólo quedaba que Zenón de Somodevilla supiese recoger su testamento.

6. Bibliografía

- ALBEROLA ROMÁ, Armando; MAS GALVAÑ, Cayetano y DIE MACULET, Rosario (eds.). *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Sant Vicent del Raspeig: Universitat d'Alacant i Casa de Velázquez, 2015.
- ALCALÁ-ZAMORA QUEIPO DE LLANO, José. *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada: 1622-1834*. Santander: Institución Cultural de Cantabria; Centro de Estudios Montañeses, 1974.
- CALDERÓN QUIJANO, José A. *Las defensas indianas en la recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos; CSIC, 1984.
- CAMPBELL, John. *The Naval History of Great Britain, Including the History and Lives of the British Admirals*. Londres: Baldwin & Co., 1818, vol. 4.
- CERDÁ CRESPO, Jorge. *La guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)*. Alicante: Tesis Doctoral de la Universidad de Alicante, 2008.
- CERDÁ CRESPO, Jorge. *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años (1739-1748)* [tesis doctoral]. Universidad de Alicante, 2010.
- CLARKE, James S. y MCARTHUR, John. *The Naval Chronicle*. Londres: Bunney & Gold, 1799, vol. 1.
- CLOWES, William Laird. *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*. Londres: Sampson Low, Marston & Co., 1897, vol. 3.
- DELGADO BARRADO, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: CSIC, 2001.

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid: Imprenta Real, 1900, vol. 6.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996.
- GUIMERÁ, Agustín y PERALTA RUIZ, Víctor (coords.). *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafagar*. Madrid: FUE, 2005.
- HARDING, Richard. America, the war of 1739-48 and the development of British global power. *Journal for Maritime Research*. 2004, vol. 6 n. 1.
- HERNÁNDEZ OLIVA, Carlos Alberto. El combate naval entre las escuadras de Jamaica y La Habana del año 1748. *Revista de Historia Naval*. 2008, n. 103.
- LAVERY, Brian. *The Ship of the Line. The development of the battlefleet*. Londres: Conway Maritime Press, 1983.
- LEE, Sidney (ed.). *Dictionary of National Biography*. Londres: Smith, Elder & Co., 1892, vol. 31.
- MANERA REGUEYRA, Enrique. *El buque en la Armada Española*. Madrid: Sílex, 1981.
- OTERO LANA, Enrique. La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748). *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. 2004, n. 44.
- PEZUELA Y LOBO, Jacobo de la. *Historia de la Isla de Cuba*. Madrid: Carlos Bailly-Baillière, 1868, vol. 2.
- RICHMOND, Herbert William. *The Navy in the War of 1739-1748*. Cambridge: Cambridge University Press, 1920.
- SÁEZ ABAD, Rubén. *La guerra del asiento de la "Oreja de Jenkins" (1739-1748)*. Madrid: Almena, 2010.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2004.
- TAVÁREZ SIMÓ, Fidel. La invención de un imperio comercial hispano, 1740-1765. *Magallánica, Revista de Historia Moderna*. 2015, vol. 2, n. 3.
- TUNSTALL, Brian. *Naval Warfare in the Age of Sail: the Evolution of Fighting Tactics*. Londres: Conway Maritime Press, 1990.
- VEGA BLASCO, Antonio de la. La infraestructura naval en el Siglo de las Luces. *Revista de Historia Naval*. 2000, n. 71.

ZAPATERO, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Madrid: Servicio Histórico Militar, 1990.