

# *La Real Armada española en el siglo XVIII*

## *The Spanish Royal Navy in the 18<sup>th</sup> century*

GUILLERMO NICIEZA FORCELLEDO  
Universidad de Oviedo

### Resumen

La historia naval española es una de las más extensas y antiguas del mundo debido a la rica influencia de la cultura naval griega, romana, árabe y bizantina. Si bien se asocia el cénit de la navegación y dominio marítimo español con el Siglo de Oro, o sea, la época imperial de los siglos XVI y XVII, la realidad es que habría que remontarse a la Edad Media e incluso hasta la época visigótica y extenderse hasta el siglo XVIII para apreciar realmente toda su evolución. Durante el inicio del siglo de la Ilustración, el rey Felipe V instauró en España la Real Armada, una marina de guerra real de influencia francesa que tuvo un importante componente científico, además de militar, y que no solo participó en las batallas navales y operaciones anfibias más importantes del periodo sino también en expediciones de carácter científico e ilustrado. Su influencia fue muy reseñable no solo en los territorios españoles peninsulares y de ultramar sino también en los Estados Unidos de América. El objetivo de este artículo es ofrecer una panorámica de la historia naval española y demostrar cómo el declive de la Real Armada española coincidió con la guerra de Independencia por cuestiones ajenas al servicio naval y por temas puramente pecuniarios y de mantenimiento.

**Palabras clave:** España, historia naval, Real Armada, Armada española, Infantería de Marina, siglo XVIII, ciencia, barcos.

### Abstract

Spanish naval history is one of the widest and oldest in the world due to the influence of Greek, Roman, Arab and Byzantine naval culture. Although, the peak of Spanish navigation and maritime dominance is associated with the Golden Age, that is, the imperial era of the 16th and 17th centuries, the truth is that we would have to go back to the Middle Ages and even to the Visigoth era and extend it to the 18th century to truly appreciate its entire evolution. At the beginning of the 18<sup>th</sup> century, king Philip V established the *Real Armada* in Spain, as a royal navy of French influence, which had an important scientific component, as well as a military one, and which not only participated in the most important naval battles and amphibious operations of the period but also in expeditions of a scientific and enlightened nature. Its influence was very notable not only in the Spanish peninsular and overseas territories but also in the United States

of America. The aim of this article is to offer an overview of Spanish naval history and prove that the decline of the Spanish *Real Armada* coincided with the Peninsular War for reasons unrelated to naval service but for purely pecuniary and maintenance issues.

**Keywords:** Spain, naval history, *Real Armada*, Spanish Royal Navy, Marines, 18<sup>th</sup> century, Science, ships.

## 1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La historia y evolución de la Real Armada española ha sido estudiada desde una perspectiva histórica por un buen número de eruditos y expertos, aunque no necesariamente historiadores desde un punto de vista estricto debido a la cantidad de temas técnicos que se abordan en el período histórico.

Así, en *Historia de la Armada Española desde la Unión de los reinos de Castilla y de Aragón*<sup>1</sup> Cesáreo Fernández aborda el tema desde un punto de visto más naval militar, centrándose en las batallas y las acciones de guerra.

En *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII* y *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, José María Blanco Núñez<sup>2</sup> estudia de forma integral la organización de la Real Armada, siendo quizá la mejor compilación y síntesis del siglo. Otras obras muy completas son *La Marina Ilustrada*, de David Casado<sup>3</sup>, *Vientos de guerra*, de Juan Marchena y Justo Cuño<sup>4</sup>, que se centran más en la construcción naval, los buques y las cuestiones de ciencia y administrativas. En la misma dirección científica estudian el período Manuel-Reyes García Hurtado en sus obras *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan* y *La Armada española en el siglo XVIII: Ciencia, hombres y barcos*<sup>5</sup>.

Una de las obras clásicas más estudiadas es *La Marina de la Ilustración*, de José Ramón Cervera Pery<sup>6</sup>, que sintetiza de forma bien estructurada, pero de ágil lectura todo lo correspondiente a la organización, logística y cuestiones documentales y operativas.

<sup>1</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada Española desde la Unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, entre 1895 y 1903, Tomos 6, 7, 8 y 9.

<sup>2</sup> José María BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, Madrid: Izar Construcciones Navales, S. A., 2001 y *La Armada Española en la primera y segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid: Izar Construcciones Navales, S. A., 2004.

<sup>3</sup> David Casado Rabanal, *La Marina Ilustrada*, Vols. I y II, Madrid, 2021, Kokapeli Ediciones.

<sup>4</sup> Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO, *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, 3 vols., Madrid, Doce Calles, 2018.

<sup>5</sup> Manuel-Reyes GARCÍA HURTADO, *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Biblioteca de Historia), 2020, y *La Armada española en el siglo XVIII: Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012.

<sup>6</sup> José Ramón CERVERA PERY, *La Marina de la Ilustración: Resurgimiento y crisis del poder naval*, Madrid, Editorial San Martín, 1986.

Por su lado, cada tema técnico ha sido estudiado por diferentes autores, expertos o especialistas en tales cuestiones: *La Infantería de Marina española. Historia y Fuentes*, de Hugo O'Donnell<sup>7</sup>, *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de Independencia*, de Hermenegildo Franco<sup>8</sup>; *Navíos de la Real Armada 1700-1860*, de Enrique García-Torrallba<sup>9</sup>, *Historiales de los navíos de línea españoles 1700-1850*, de Santiago Gómez Cañas<sup>10</sup>; *Uniformes de la Armada: Tres siglos de historia (1700-2000)*, de Manuel González de Canales Moyano, José María Sanz Alisedo y otros<sup>11</sup>, e *Historia de los uniformes de la Armada Española (1717-1814)*, de Miguel Alía Plana y Jesús María Alía Plana<sup>12</sup>; *La Artillería Naval española en el Siglo XVIII*, de Enrique García-Torrallba<sup>13</sup>, y *Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo XVIII*, de Carlos Pérez Fernández-Turégano<sup>14</sup>.

Además, las batallas o campañas navales concretas han sido estudiadas bien en obras monográficas o por periodos concretos, Agustín Rodríguez González<sup>15</sup>, José María Blanco Núñez<sup>16</sup>, Hugo O'Donnell<sup>17</sup> y José Ignacio González-Aller<sup>18</sup> resultan ser las referencias en bibliografía y fuentes secundarias de este período histórico, especialmente en lo datado a finales del siglo XVIII.

Sin embargo, la obra que mejor permite el estudio de la evolución y organización de la Real Armada quizá sea *La Armada y la enseñanza naval (1700-1840) en sus documentos*.

<sup>7</sup> Hugo O'DONNELL, *La Infantería de Marina española. Historia y Fuentes*, Madrid, E. N. Bazán, 1999.

<sup>8</sup> Hermenegildo FRANCO, *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de Independencia (1808-1814)*, Madrid, Galland Books, 2008.

<sup>9</sup> Enrique GARCÍA-TORRALBA, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2016.

<sup>10</sup> Santiago GÓMEZ CAÑAS, *Historiales de los navíos de línea españoles (1700-1850)*, Madrid, Círculo Rojo, 2021.

<sup>11</sup> Fernando GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, José María SANZ ALISEDO, Manuel GONZÁLEZ DE CANALES MOYANO, Juan José ERCE MONTILLA, et al., *Uniformes de la Armada: Tres siglos de historia (1700-2000)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014 (Vol. I), 2015 (Vol. III), 2019 (Vol. 4), 2022 (Vols. II, V y VI).

<sup>12</sup> Miguel ALÍA PLANA y Jesús María ALÍA PLANA, *Historia de los uniformes de la Armada Española (1717-1814)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996.

<sup>13</sup> Enrique GARCÍA-TORRALBA, *La Artillería Naval española en el Siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa.

<sup>14</sup> Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo XVIII*, Madrid, Dykinson, 2018.

<sup>15</sup> Agustín RODRÍGUEZ GONZÁLEZ es autor de *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*, Madrid, Actas, 2005; *Victorias por mar de los españoles*, Madrid, Grafite Ediciones, 2007; *El fin de la Armada Ilustrada (1808-1833)*, Madrid, Tercios Viejos, 2023 y *Expediciones científicas españolas del siglo XVIII*, Madrid, EDAF, 2023.

<sup>16</sup> BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, 2001 y *La Armada Española en la primera y segunda mitad del siglo XVIII*, 2004

<sup>17</sup> Hugo O'DONNELL, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, Madrid, Esfera de los Libros, 2019.

<sup>18</sup> José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER, *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental*, Tomos I y II, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.

*Aproximación a las Reales Ordenanzas reguladoras, desde una perspectiva jurídico administrativa y pedagógica*, del ya citado Jesús María Alía Plana<sup>19</sup>.

## 2. LA REAL ARMADA

La llegada de Felipe V a España, tras la guerra de Sucesión, supuso un importante cambio de paradigma y los viejos usos y tradiciones imperiales dejaron paso a una nueva doctrina de influencia francesa<sup>20</sup>. Así, que Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, recibiera la corona de España en Versalles resulta ser una metáfora, más o menos acertada<sup>21</sup>, sobre su reinado.

En ese sentido, la herencia naval que recibió Felipe V de España al momento de su coronación fueron unas armadas imperiales en decadencia<sup>22</sup> y con una notable fragilidad operativa, dependientes todavía de las escuadras de galeones cuando hacía casi medio siglo que Francia e Inglaterra habían dado el salto a la construcción del navío<sup>23</sup>. Así, en 1702, en la batalla de Rande, en la ría de Vigo, prácticamente se hundió la última escuadra operativa española, quedando únicamente 17 galeones y 8 fragatas para labores de guerra, transporte y defensa costera. En el contexto de esta difícil situación operativa Felipe V y sus consejeros fueron conscientes de la necesidad de reformar el sistema de flotas y en dotar a España de una única y poderosa marina de guerra: la Real Armada<sup>24</sup>.

A pesar de las primeras reformas e impulsos aún debió pasar cerca de una década para que se pusiera en marcha de forma oficial la creación de la Real Armada, una única armada en la que todos los buques de guerra pertenecían al rey y navegaban bajo el pabellón y las Armas Reales. Así, en 1717, se encargó su organización a José Patiño, a sazón intendente general de Marina, alto funcionario de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina e Indias, creada en 1714 bajo la doctrina centralista borbónica<sup>25</sup>. Otros titulares de

---

<sup>19</sup> Jesús María ALÍA PLANA, *La Armada y la enseñanza naval (1700-1840) en sus documentos. Aproximación a las Reales Ordenanzas reguladoras, desde una perspectiva jurídico-administrativa y pedagógica*, Tesis Doctoral, Madrid, UNED.

<sup>20</sup> Cabe destacar que Francia también había tenido mucha influencia española en los dos siglos anteriores, y no es para nada baladí recordar que en el periodo muchos de los reyes franceses tenían madres españolas. En el caso de Luis XIV, su madre era Ana de Austria y su esposa María Teresa de Austria, ambas infantas españolas.

<sup>21</sup> Si bien suele hacerse mucho hincapié en la influencia francesa en la corte española en el siglo XVIII su duración fue efímera, cosa de una década, dejando paso a una importante influencia italiana de la mano de Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V.

<sup>22</sup> Esto se ha exagerado considerablemente y hay que decir siempre que a mediados del XVII España estaba construyendo galeones de tres puentes y casi 100 cañones, lo que desde luego no era signo de atraso tecnológico.

<sup>23</sup> Víctor SAN JUAN, *Historia del navío de línea*, Madrid, Renacimiento, 2020, pp. 111-153.

<sup>24</sup> Henry KAMEN, *The Destruction of the Spanish Silver Fleet at Vigo in 1702*, *Bulletin of the Institute of Historical Research*, Núm. 39, 1966, pp. 165-173.

<sup>25</sup> BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, pp. 20-27.



Figura 1. Proclamación de Felipe V como rey de España en el palacio de Versalles el 16 de noviembre de 1700, François Pascal Simon Gérard. Chambord, Castello Musee de la Chasse et de la Nature.

la secretaría y reformistas en materia naval fueron Zenón de Somodevilla, I marqués de la Ensenada, y Antonio de Valdés, respectivamente a mediados y finales del siglo XVIII.

Además, se decidió dotar a la Real Armada de una serie de cuerpos accesorios, tanto de corte militar como de apoyo, finanzas, logística y diversas especializaciones técnicas. Dos de estos cuerpos fueron los Batallones de Marina y las Brigadas de Marina, ramas respectivas de infantería y artillería de Marina. Ambos se concibieron como *cuerpo de tropas*, es decir, que solo tendrían tropa y suboficiales<sup>26</sup> propios, mientras que los oficiales procederían todos, al menos en teoría<sup>27</sup>, del Cuerpo General de la Real Armada. Esta fue otra de las actualizaciones militares que se estaban llevando a cabo en el período borbónico, como

<sup>26</sup> En aquel momento solo existían dos escalas: tropa y oficiales, por lo tanto, los suboficiales se consideraban soldados cualificados, pero no existía su propia escala. Esto también hacía un distingo social: caballeros y plebeyos.

<sup>27</sup> Debido al déficit de oficiales de la Real Armada para dotar a estas unidades fue muy frecuente que pasaran oficiales de compañías de tierra, asimilándolos a los empleos navales. Algunos regimientos de tierra prácticamente cedieron a casi todos sus oficiales. Ejemplos fueron los regimientos Valencia, Príncipe y Valladolid.

las reformas regimentales de 1704<sup>28</sup> y 1707<sup>29</sup>, que también se aplicaron sobre la Infantería de Marina antes de crearse los nuevos batallones en 1717. Según las *Instrucciones del 4 de marzo de 1717*, se levantaban batallones a razón de 100 hombres por compañía, siendo 6 las compañías por cada batallón<sup>30</sup>.

Si bien las reformas de la construcción naval se habían iniciado en la cornisa cantábrica, en los litorales de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa entre 1702 y 1703<sup>31</sup>, no fue hasta 1712 cuando José Antonio de Gaztañeta desarrolló un nuevo sistema de construcción, expuesto en su tratado *Proposiciones de las medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de sesenta codos de quilla*<sup>32</sup>. De forma paralela, en las tradicionales zonas de construcción se comenzó la reestructuración de los antiguos careneros y atarazanas en modernos arsenales<sup>33</sup>. Así, en 1717 se iniciaron las reformas del arsenal de La Carraca, en Cádiz, y sucesivamente en las siguientes décadas los de Cartagena, en 1731, y de Ferrol, en 1750<sup>34</sup>.

El sistema de Gaztañeta o español dio lugar a los primeros navíos construidos en España, el Real San Felipe, la serie<sup>35</sup> San Luis, el Princesa y el imponente Real Felipe, de 114 cañones, y fue el que estuvo más tiempo vigente, casi medio siglo. El navío Princesa<sup>36</sup>, de 1730, fue una de las joyas del sistema Gaztañeta, pasando a la posteridad por sostener un combate contra tres navíos enemigos en 1740 y por influir en los sistemas de construcción británicos de 1744<sup>37</sup> y 1745 tras ser capturado<sup>38</sup> y estudiado en los astilleros del sur de Inglaterra<sup>39</sup>.

En el contexto de la guerra de la Cuádruple Alianza tuvieron su bautismo de fuego los Batallones de Marina, realizando dos notables desembarcos en Cerdeña y Sicilia, en 1717 y 1718,

<sup>28</sup> En la reforma de 1704 los viejos tercios pasaban a organizarse en regimientos, incluidos los cuatro de Marina, que pasaron a denominarse según la tradición como su coronel-comandante.

<sup>29</sup> En la reforma de 1707 pasaron a denominarse de forma numeral, conservando algunos su viejo apelativo imperial o de la zona de recluta o acuartelamiento.

<sup>30</sup> O'DONNELL, *La Infantería de Marina española. Historia y Fuentes*, pp. 133-145.

<sup>31</sup> Incluso antes, ya que uno de los principales tratados de construcción naval llamado *El arte de fabricar reales*, de José Antonio DE GAZTAÑETA ITURRIBALZAGA (s.l., s.ed.), se había publicado en 1688.

<sup>32</sup> José Antonio DE GAZTAÑETA ITURRIBALZAGA, *Proposiciones de las medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de sesenta codos de quilla*, s.l., s.ed., 1712.

<sup>33</sup> Cayetano HORMAECHEA, *La construcción naval española del siglo XVIII a través de algunos modelos de arsenal del Museo Naval de Madrid*. Madrid, 2012.

<sup>34</sup> José María BLANCO NÚÑEZ, «El nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)». En Manuel-Reyes GARCÍA HURTADO, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, pp. 101-120.

<sup>35</sup> Serie hace referencia a un grupo de navíos construidos con el mismo sistema, mismos planos y mismas características, gemelos entre sí.

<sup>36</sup> GÓMEZ CAÑAS, *Historiales de los navíos de línea españoles (1700-1850)*, pp. 365-370.

<sup>37</sup> Fundamentalmente en los *Establishments* de 1744.

<sup>38</sup> John FINCHAM, *A history of naval architecture*, Londres, Whittaker and Co., 1851.

<sup>39</sup> En Plymouth y Portsmouth.

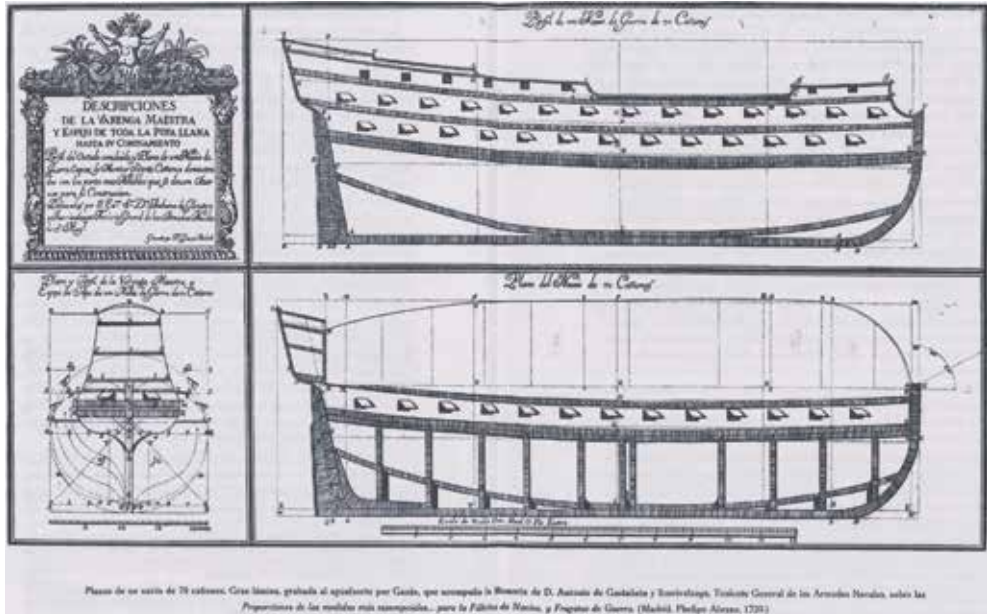


Figura 2. Planos de construcción de un navío de 70 cañones. Museo Naval de Madrid.

además de un fracasado intento de invasión de Inglaterra en 1719<sup>40</sup>. La guerra de la Cuádruple Alianza<sup>41</sup> fue una verdadera guerra mundial de su época, enfrentando a España contra las potencias occidentales: Reino Unido, Sacro Imperio Romano Germánico, Provincias Unidas, Saboya y Francia, que pasó de tradicional aliada familiar a enemiga a causa de la fallida conspiración de Cellamare<sup>42</sup>. En esta guerra cabría destacar el ambicioso plan del cardenal Julio Alberoni, hombre de estado de Felipe V, para deponer a los Hannover del trono de Inglaterra y devolvérselo a los católicos Estuardo<sup>43</sup>, que terminó con tropas españolas del regimiento de Galicia combatiendo en las cañadas de Glenshiel<sup>44</sup> junto a los *highlanders* escoceses.

La guerra, tras las campañas relámpago españolas en Cerdeña y Sicilia, entró en una fase de tablas para 1719 después de la práctica destrucción de la Real Armada en la batalla del

<sup>40</sup> José Antonio CRESPO-FRANCÉS, *El último intento de invasión española de las Islas Británicas. La batalla de Glen Shiel*, Madrid, 2013.

<sup>41</sup> Rosa María CAPEL MARTÍNEZ y José CEPEDA GÓMEZ, *El Siglo de las Luces. Política y sociedad*. Madrid, Síntesis, 2006, pp. 214-218.

<sup>42</sup> Fue un complot palaciego urdido por Felipe V para retirar de la regencia de Francia a Felipe de Orleans. El principal artífice fue Antonio del Giudice, príncipe de Cellamare y embajador español en Francia. Sucedió en 1718.

<sup>43</sup> Los Stuart o Stewart, en el contexto de las sucesivas guerras jacobinas.

<sup>44</sup> Aún a día de hoy han quedado dos accidentes geográficos marcados por tal suceso: el *Pico de los españoles* y el *Paso de los españoles*.

cabo Passaro<sup>45</sup> y la fallida campaña de invasión de Inglaterra, y finalmente de franca desventaja para España a partir de 1720. Ese año se firmó la paz de La Haya con un *statu quo ante bellum*, donde las bajas de la alianza sextuplicaban<sup>46</sup> a las españolas; todos los territorios ocupados durante la guerra fueron devueltos<sup>47</sup>.

Otra de las acciones más notables del siglo XVIII, entendida como una de las mayores operaciones anfibia del periodo fue la reconquista de Orán y Mazalquivir. Orán y Mazalquivir eran dos importantes plazas en el norte de África que eran parte del cinturón defensivo del Levante español acorde con la doctrina medieval de los *antemurale*<sup>48</sup>. Las fortalezas habían sido conquistadas por España en 1509 en una gran operación naval del cardenal Cisneros sobre Argel y así habían permanecido hasta el año 1708, cuando un importante asedio otomano rompió las defensas y ocupó las ciudades<sup>49</sup>. En 1732, se organizó una importante flota en Alicante y Barcelona con cerca de 300 buques, entre navíos, fragatas, jabeques, galeras y galeotas, y transportes, que debían transportar una fuerza expedicionaria de unos 28.000 hombres. El mando de la expedición se le concedió al capitán general José Carrillo de Albornoz, III conde de Montemar, siendo el asturiano Álvaro de Navia-Osorio, III marqués de Santa Cruz del Marcenado, uno de sus generales. Por la parte naval, el teniente general Francisco Javier Cornejo mandaría la flota, con el jefe de escuadra Blas de Lezo como segundo. El que sería el primer capitán general de la Real Armada, Juan José Navarro, era el capitán de navío más veterano y quien tuvo el honor de mandar el desembarco desde el navío Castilla<sup>50</sup>.

El desembarco se llevó a cabo con el apoyo de la artillería naval de los buques, tomando los granaderos españoles la cota de playa y las colinas cercanas, y aprovechando la caballería para desalojar a los enemigos de las alturas. Poco después, tras un gran desembarco de la masa de infantería, se marchaba en columna hasta las ciudades, que caían al poco tiempo. El día 5 de julio, se cantó en la plaza de armas de Orán un solemne *Te Deum* y se preparó el regreso de la mayoría de la tropa a España, que tendría lugar un mes más tarde. La reconquista de Orán y Mazalquivir fue paradigma de la doctrina anfibia española del siglo XVIII,

---

<sup>45</sup> Un ataque británico a la retaguardia de la escuadra española en aguas de Sicilia cuando ambas potencias todavía estaban en paz y sin declaración previa de guerra.

<sup>46</sup> Unos 24.500 aliados por unos 4.500 españoles, siendo más de la mitad bajas de la batalla naval del cabo Passaro.

<sup>47</sup> Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada Española desde la Unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1973, pp. 147-193.

<sup>48</sup> Típicamente veneciana, consistía en mantener plazas fuertes o islas para guarnecer flotas y alejar así el peligro de las costas. Fue una de las razones por las que España tuvo interés en Ceuta, Melilla, Orán, Mazalquivir.

<sup>49</sup> Luis Fernando FE CANTÓ, «El desembarco en Orán en 1732: aproximación analítica a una operación compleja», *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 5, Núm. 10, 2016, pp. 89-110.

<sup>50</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada Española...*, 1973, pp. 195-207.



heredera en gran medida de la imperial de los siglos XVI y XVII<sup>51</sup>.

Una década más tarde, en 1741 y durante la guerra del Asiento, se llevó a cabo la heroica defensa de Cartagena de Indias por las tropas del teniente general-*virrey* Sebastián de Eslava y del teniente general Blas de Lezo, de la Real Armada. Si bien la defensa es ampliamente conocida, no fue ni mucho menos la excepción de esa guerra. Quizás destaque por el importante número de tropa implicada: 4.000 españoles, entre infantes de Marina, marineros, soldados, milicianos e indios, contra 30.000 hombres del almirante Edward Vernon, sumado a las múltiples bajas enemigas al final del combate, ya fueran por la lucha o por las enfermedades. Sin embargo, hubo más defensas de características estratégicas y tácticas similares en la guerra del Asiento como las de La Guaira, Puerto Cabello, Santiago de Cuba o San Agustín de la Florida. Todas tienen en común que fueron victorias españolas principalmente terrestres en el contexto de operaciones anfibia británicas e intentos de desembarco no exitosos con fracasos en los asedios gracias a las fortalezas defensivas españolas o bien por maniobras de guerrilla aprovechando el conocimiento del terreno y a las enfermedades tropicales. En el caso de Cartagena de Indias las bajas se contaron del orden de 30.000 británicos, entre muertos, heridos y enfermos, y la pérdida de 400 buques<sup>52</sup>.

En estos citados combates y guerras aún estaba vigente el sistema de construcción de José Antonio de Gaztañeta, ya fallecido pero mantenido gracias a varios de sus discípulos como Antonio Garrote o Cipriano de Autrán. Para reemplazar el sistema de Gaztañeta el nuevo secretario real, marqués de la Ensenada, encargó al capitán de navío Jorge Juan y Santacilia llevar a cabo una secreta operación de espionaje en Inglaterra, infiltrarse en el Almirantazgo de la *Royal Navy* y reclutar altos artesanos y maestros en construcción naval,



Figura 3. Blas de Lezo y Olavarrieta, anónimo del siglo XVIII. Museo Naval de Madrid, actualmente Museo de Historia de Cartagena de Indias.

<sup>51</sup> Gregorio SÁNCHEZ DONCEL, *Presencia de España en Orán, 1509-1792*, Salamanca, Estudio Teológico San Ildefonso, 1991, pp. 262-267.

<sup>52</sup> Gonzalo QUINTERO SARAVIA, *Don Blas de Lezo. Defensor de Cartagena de Indias*, Colombia, Planeta, 2002, pp. 33-256.

preferentemente católicos. Así, con el pseudónimo de *Mr. Josues*, Jorge Juan pudo hacerse con planos y documentos de construcción naval y reclutar para España a medio centenar de constructores navales de gran cualificación. Algunos de ellos fueron Bryant, Richards, Booth, Howell y Mullan, repartidos por los arsenales de los departamentos marítimos peninsulares y de ultramar<sup>53</sup>. El sistema inglés o Jorge Juan venía a copiar algunas de las bondades encontradas por los ingleses en el navío *Princesa* capturado en 1740, y se aplicó de forma rápida y eficiente, dando lugar a navíos como el *Santísima Trinidad*, de 120 cañones y tres puentes<sup>54</sup>, o la serie *Doce Apóstoles*<sup>55</sup>. La serie fue bautizada *Apostolado* por tradición católica y por construirse doce navíos de línea al mismo tiempo en los astilleros de Ferrol, una demostración de capacidad de ingeniería naval solo asumible por las primeras potencias navales del siglo XVIII<sup>56</sup>.

Si bien el sistema Jorge Juan dató oficialmente de 1752, no se aplicó más que una docena de años y su experiencia en combate fue limitada ya que coincidió con un periodo de relativa paz gracias a las políticas externas de Fernando VI, un gran rey que, sin embargo, quedó eclipsado entre las ambiciones expansionistas y revisionistas de su padre Felipe V y el talante de absolutismo ilustrado de su hermano menor Carlos III<sup>57</sup>. Precisamente, el inicio del reinado de Calos III coincidió con la declaración de guerra británica a España en el contexto continental europeo y americano de la guerra de los Siete Años<sup>58</sup>.

La batalla de La Habana, durante la guerra anglo-española de 1761, puso en jaque a uno de los puertos más importantes del mundo, sino el que más. Si bien la capital naval de España era Cádiz, desde inicios del siglo XVIII y reemplazando a Sevilla, La Habana contaba con una gran población y era el centro neurálgico del comercio novohispano. Además, por sus características portuarias y de navegación, tenía un gran astillero donde llegaron a construirse cerca de la mitad de los navíos de línea y fragatas de la Real Armada. Perder La Habana era una catástrofe económica, operativa y logística<sup>59</sup>.

Con el objetivo de tomar y ocupar La Habana, y con una operación paralela sobre Manila, los británicos encomendaron al veterano almirante George Pocock organizar una gran flota de guerra con casi 200 buques, siendo 22 navíos de línea y 18 fragatas, que debía llevar cerca de 30.000 hombres del general *lord* Albemarle. Cabe reconocer la pericia de Pocock

<sup>53</sup> Víctor SAN JUAN, *La Armada desconocida de Jorge Juan*, Madrid, Nowtilus, 2015, pp. 26-43.

<sup>54</sup> Aunque pasó al imaginario popular con cuatro puentes, 140 cañones, y pintado de rojo, la realidad es que la cuarta batería se le corre en 1804, por lo que a su botadura solo contaba con tres baterías y 120 cañones, y estaba pintado en amarillo y negro, como indicaban las *Reales Ordenanzas Navales de 1748*.

<sup>55</sup> Si bien el cabeza de serie era el Oriente y por lo tanto debería bautizar la serie, se llamó *Doce Apóstoles*.

<sup>56</sup> HORMAECHEA, *La construcción naval española...*, 2012.

<sup>57</sup> José Luis GÓMEZ URDÁÑEZ, *Fernando VI y la España discreta*, Madrid, Punto de Vista Editores, 2019, pp. 35-93.

<sup>58</sup> BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, pp. 37-47.

<sup>59</sup> David SYRETT, *The Siege and Capture of Havana, 1762*. Londres, Navy Records Society, 1970.

al cruzar el canal viejo de Bahamas para posicionarse sobre La Habana con la ventaja táctica y la sorpresa de haber cruzado la zona de más difícil navegación pero también conviene culpar de la mala disposición defensiva al gobernador Juan de Prado Portocarrero y al teniente general Gutierre de Hevia<sup>60</sup>, asturiano este último, que ignoraron las misivas de Carlos III ordenando mejorar las defensas de la ciudad, las notas de espionaje desde Londres y hasta los avisos de marinos franceses y españoles que alertaron sobre la presencia de la flota enemiga en las Antillas<sup>61</sup>.

El capitán de navío Vicente de Velasco<sup>62</sup> se hizo cargo de la defensa del castillo de los Tres Reyes del Morro, el más importante de La Habana no solo por su tamaño sino porque dominaba las alturas que protegían la ciudad. A pesar de su incansable y heroica defensa, de su segundo, el capitán de navío Vicente Valor de Bassecourt, del capitán de navío Manuel Briceño y del resto de la tropa de Marina y de tierra, los británicos consiguieron hacer brecha en el castillo aprovechando una cueva bajo los acantilados para minar las murallas. De poco sirvió el esfuerzo de los últimos 479 infantes de Marina que quedaban operativos, pues el castillo cayó y con él toda La Habana<sup>63</sup>. Prácticamente la mitad de los combatientes españoles, unos 15.000, cayeron muertos, heridos o prisioneros, entre ellos el propio capitán de navío Velasco, que falleció de la herida mortal que le provocó el disparo de un granadero británico en el pecho; murió agarrando su espada y sosteniendo la mano de uno de sus sobrinos que se hallaba con él en la defensa. Con el tratado de París de 1763, La Habana y Manila volvieron a manos españolas al intercambiarlas por la Luisiana y la Florida. Por su parte, tanto Hevia como Portocarrero fueron sometidos a consejo de guerra y condenados por negligencia en el mando<sup>64</sup>. Sin embargo, la tropa de Marina recibió su más preciado honor<sup>65</sup>: las sardinetas<sup>66</sup>.

La derrota decisiva de los coaligados borbónico-austriacos en la guerra de los Siete Años obligó a España a tomar nota de sus problemas y a poner en marcha las soluciones que

<sup>60</sup> Antonio FERRER DEL RÍO, *Historia del reinado de Carlos III en España*, Madrid, Imprenta Matute y Compagni, 1856.

<sup>61</sup> Tom POCOCK, *Battle for Empire: The very first world war 1756–63*, Londres, Michael O'Mara Books Ltd., 1998, pp. 197-224.

<sup>62</sup> Fernando GÓMEZ DE OLEA, *Un héroe montañés: El capitán de navío de la Real Armada don Luis Vicente de Velasco e Isla*. Santander, 2006.

<sup>63</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada Española...*, 1973, Tomo 7, pp. 59-82.

<sup>64</sup> Elena SCHNEIDER, *The Occupation of Havana: War, Trade, and Slavery in the Atlantic World*. Carolina del Norte, UNC Press Books, 2018, pp. 224-229.

<sup>65</sup> Carlos III también les honró con la consideración de tropa de Casa Real, con los honores y privilegios que conllevaba tal consideración: abrir y cerrar columna y tener el púrpura como fondo de las banderas coroneles, entre otros.

<sup>66</sup> Insignias o galones propios de las *compañías de preferencia*, consideradas así tradicionalmente la 1ª y la 6ª de cada batallón, es decir, granaderos y cazadores, si bien en este caso se amplió a todas las compañías de los Batallones de Marina.

podrían devolverle la posición de preeminencia naval y militar tanto en Europa como en América. Así, se puso en marcha, en virtud de los tratados de Familia, un sistema de intercambio de expertos cualificados que fue el responsable de que llegaran a España constructores navales franceses de los arsenales de Tolón y de Brest, como François Gautier<sup>67</sup>. También se decidió crear, en 1770, el Real Cuerpo de Ingenieros de Marina, quedando Gautier como su primer brigadier director. Fruto del sistema de construcción francés o de Gautier fueron la serie Purísima Concepción o el navío San Juan Nepomuceno, famosos por su robusta construcción y buena maniobrabilidad<sup>68</sup>. De hecho, el navío San José, de la serie Purísima Concepción, fue elegido por el comodoro Horatio Nelson para enarbolar su pabellón de contralmirante tras capturarlo en la batalla del cabo de San Vicente de 1797<sup>69</sup>. Esta elección la hizo despreciando la lista de buques que la *Royal Navy* puso a su disposición. Quizás ésta sea una de las anécdotas más ilustrativas para desterrar el mito de que España estaba atrasada en materia de tecnología.

La mayor parte de las guerras europeas tuvieron un componente de guerra anglo-española, ya fuera a nivel marítimo o terrestre, y desde el descubrimiento de América ya fuera en territorio europeo o de ultramar. La guerra de Independencia de las Trece Colonias, al contrario de lo que pasó en las guerras anteriores, donde el teatro de operaciones europeo se extendió a tierra americana, se libró a la inversa<sup>70</sup>.

Si bien España comenzó a participar oficialmente en la guerra desde 1779, ya llevaba cerca de cinco años apoyando a los continentales con un complejo entramado de empresas pantalla y filiales mercantiles para hacer llegar armas, pólvora, uniformes, paño, medicinas y grandes sumas de dinero a los futuros estadounidenses. Así, la empresa Roderique Hortalez y Cía., entre otras sociedades comerciales asentadas tanto en la España peninsular como en La Habana y en la Luisiana, financiaron a los continentales con más de 6 millones de reales, y cerca de otro millón en material militar. El real de a ocho<sup>71</sup> resultó en una moneda de curso internacional y sobre los propios reales de plata se acuñaron los primeros dólares americanos, los llamados *spanish dollar*. El cerebro de esta trama diplomática no era otro que el propio gobernador de la Luisiana, Luis de Unzaga, y su mano derecha Diego de Gardoqui<sup>72</sup>. De hecho, las tropas continentales que comba-

<sup>67</sup> BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española...*, 2004, pp. 80-83.

<sup>68</sup> GARCÍA-TORRALBA, *Navíos de la Real Armada (1700-1860)*, pp. 309-351 y 358-368.

<sup>69</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada Española...*, Tomo 8, 1973, pp. 88-101.

<sup>70</sup> Santiago BOBILLO, *Hazañas españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Actas, 2019.

<sup>71</sup> Nombre que recibió al ser su valor de 8 reales, acuñados en plata de gran pureza, llegaron a ser aceptados como moneda de curso legal desde China hasta América. Quizás, si obviamos el maravedí y el sesterco, la primera moneda de curso internacional de la historia.

<sup>72</sup> José Manuel GUERRERO ACOSTA, «Ayuda logística y estratégica de España a la independencia de los Estados Unidos: Jirones olvidados de nuestra historia». *Revista de Historia Militar*, Núm. Extraordinario 1, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016, pp. 111-141.

tieron en Saratoga iban armadas y vestidas por España. Todo esto ya lo había adelantado el conde de Floridablanca al prometerles socorro a los continentales: «El destino de las Trece Colonias nos importa mucho...»<sup>73</sup>.

Sin embargo, el apoyo no fue solo logístico sino también militar, ya que en la guerra de Independencia de las Trece Colonias participaron de forma directa cerca de 11.000 soldados españoles, y 12.000 franceses, lo que supuso casi un tercio de los combatientes del bando estadounidense. Cabe reseñar dos importantes acciones militares españolas que cambiaron el rumbo de la guerra<sup>74</sup>. La primera de estas acciones, del 9 de agosto de 1780, ocurrió casi en mitad del océano Atlántico, a unas 200 millas al sur del archipiélago de las Azores, donde la escuadra del teniente general Luis de Córdova capturó un doble convoy británico que llevaba pertrechos y refuerzos a Norteamérica. A los 55 buques<sup>75</sup> capturados hubo que sumar pertrechos para 12 regimientos de infantería, cañones, mosquetes y barriles de pólvora, y cerca de 3.000 prisioneros, siendo un tercio altos oficiales de la *Royal Navy* y del *Royal Army*. Además, 1 millón de libras en oro, el pago de la soldada de un cuerpo de ejército británico. La interceptación de este convoy redujo las capacidades operativas de los británicos en suelo americano, pasando a un equilibrio de fuerzas y a una ventaja logística para los hasta entonces desbordados continentales. Cerca de un año más tarde éstos lograron una de sus primeras victorias en la batalla de Yorktown. Por otro lado, la catástrofe logística fue tal para Reino Unido que la aseguradora de bolsa Lloyd's cayó 18 puntos, arrasando la bolsa de Londres casi a la bancarrota<sup>76</sup>. De hecho, el rey Jorge III de Reino Unido sufrió un desmayo al enterarse de la noticia, lo que bautizó la acción de forma jocosa como *El real desmayo*<sup>77</sup>.

La segunda acción fue la batalla de Pensacola, en 1781, sobre las costas de la Florida, donde se produjo un desembarco de la infantería de Marina del jefe de escuadra José Solano, I marqués del Socorro, apoyando el avance de las tropas de tierra del general Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana. Este segundo frente obligó a los británicos a reforzar sus posiciones en el sur, debilitando el norte a los ataques de continentales y franceses. Finalmente, con un asalto a la bayoneta calada de los granaderos españoles sobre las trincheras británicas se consiguió una gran victoria, y con ella la caída de toda la Florida en manos españolas<sup>78</sup>.

<sup>73</sup> Enrique FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ, *Spain's Contribution to the independence of the United States*, Washington, Embassy of Spain in the United States of America, 1885, p. 4.

<sup>74</sup> GUERRERO ACOSTA, «Ayuda logística y estratégica de España ...», 2016, p. 134.

<sup>75</sup> Rubén VELA CUADROS, *Presas de la Armada Española 1779-1828: listado de buques apresados e incorporados a la Real Armada por apresamiento*. Madrid, Rubén Vela Cuadros, 2018.

<sup>76</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Victorias por mar de los españoles*, pp. 227-235.

<sup>77</sup> Guillermo NICIEZA FORCELLEDO, *Leones del mar. La Real Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, EDAF, 2022, pp. 422-443.

<sup>78</sup> Gonzalo QUINTERO SARAVIA, *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2016.



Figura 4. Caza general, acción del 9 de agosto de 1780, Carlos Parrilla Penagos. Privado.

Por otro lado, en el teatro de operaciones europeo, un gran contingente español con apoyo francés<sup>79</sup> logró conquistar Menorca a los británicos, fecha que dio lugar a la Pascua Militar, el 6 de enero de 1782, en la que todavía anualmente se conmemora la entrada de las tropas españolas en el castillo de San Felipe de Mahón. Cuando la gran flota que había conquistado Menorca puso rumbo a Gibraltar los británicos pidieron la paz, razón por la cual el largo asedio del Peñón terminó, a pesar de los intentos de abastecerlo<sup>80</sup> de los británicos y de tomarlo de los españoles y franceses. Así, el gran asedio de Gibraltar, de 1779 a 1783, se considera inconcluso. Con el tratado de París de 1783 se firmó una paz muy favorable a España, recuperando Menorca, las dos Floridas, las costas de Nicaragua, Honduras y Campeche, capturadas por los británicos en la guerra, y además quedándose con Providencia, a coste de devolver las Bahamas<sup>81</sup>. La humillación del tratado fue tal que la delegación bri-

<sup>79</sup> Si bien el mando lo tenía Louis Berton de Balbe de Quiers, II duque de Crillon y a la postre I duque de Mahón, militar francés al servicio de España.

<sup>80</sup> En este contexto se librarían las batallas navales del cabo de San Vicente de 1780 y la del cabo Espartel de 1782.

<sup>81</sup> BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española...*, 2004, pp. 142-165.

tánica no quiso salir retratada en el cuadro<sup>82</sup> que conmemoró el armisticio, quedando el cuadro incompleto.

El final de la guerra coincidió con el nuevo sistema de construcción español, que puso en marcha José Joaquín Romero y Fernández de Landa, ingeniero naval director del Real Cuerpo de Ingenieros de Marina. La virtud de este sistema fue mejorar los sistemas anteriores, dando lugar a los mejores buques de vela del siglo XVIII: la serie San Ildefonso, de 74 cañones y tercera clase, y la Santa Ana, de 112 cañones y primera clase. Durante las pruebas de mar, donde fueron sometidos a comparación con buques equivalentes de los sistemas anteriores<sup>83</sup>, el jefe de escuadra José de Mazarredo, una de las mentes más brillantes de la Real Armada, dijo: «Salía al barlovento como las fragatas, gobernaba y viraba como un bote; tenía una batería espaciosa, estable en todas las posiciones, casos y circunstancias»<sup>84</sup>.

Estos navíos fueron los primeros en enarbolar el nuevo pabellón de guerra español, la rojigualda, que se hizo oficial para los buques de la Real Armada por el *Real Decreto del 28 de mayo de 1785*. Aún se debate, a día de hoy, si fue el rey Carlos III de España quien eligió la combinación de colores y el diseño, ya que aunaba los colores de la Corona de Aragón con las armas de Castilla y León, o el verdadero artífice fue su secretario de Marina, el ilustre asturiano Antonio de Valdés<sup>85</sup>.

Para sintetizar el paradigma de la Real Armada y sus marinos del siglo XVIII en un combate naval, citaremos la *Carrera del Glorioso*. En fechas del 28 de mayo al 19 de octubre de 1747, y en localizaciones desde el norte de las islas Azores hasta el cabo de San Vicente, pasando por el cabo de Finisterre, se dieron una serie de cinco combates navales entre el navío Glorioso del capitán de navío Pedro Messía de la Cerda contra un conjunto de escuadrillas británicas que llegaron a sumar conjuntamente 4 navíos, 6 fragatas y 2 bergantines. Los cinco combates se saldaron con cuatro victorias españolas y un último combate, a la altura del cabo de San Vicente, donde el navío español tuvo que rendirse debido a que se le habían agotado todas las balas y municiones<sup>86</sup>.

En el momento de la rendición el Glorioso se batía contra el navío *Russell*, de un porte superior, y contra dos fragatas; había sufrido 44 muertos y 173 heridos, por los 433 muertos y 352 heridos de las escuadrillas británicas, incluyendo la voladura del navío *Dartmouth*. Al pasar Pedro Messía de la Cerda al navío *Russell* como prisionero los británicos le reconocieron que si la batalla hubiera durado unos instantes más las tornas hubieran cambiado y

---

<sup>82</sup> *American Commissioners of the Preliminary Peace Agreement with Great Britain*, de Benjamin West.

<sup>83</sup> GARCÍA-TORRALBA, *Navíos...*, pp. 385-432.

<sup>84</sup> José María BLANCO NÚÑEZ, «Material naval en el siglo XVIII». Las pruebas de Mazarredo. *De la paz de París a Trafalgar (1763-1805). El acontecer bélico y sus protagonistas*, X Jornadas de Historia Militar, Madrid, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, 2005, pp. 91-92.

<sup>85</sup> Carlos, MARTÍNEZ-VALVERDE, *Enciclopedia General del Mar*, Madrid, Garriga, 1957, pp. 1027-1030.

<sup>86</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Victorias por mar...*, pp. 177-185.

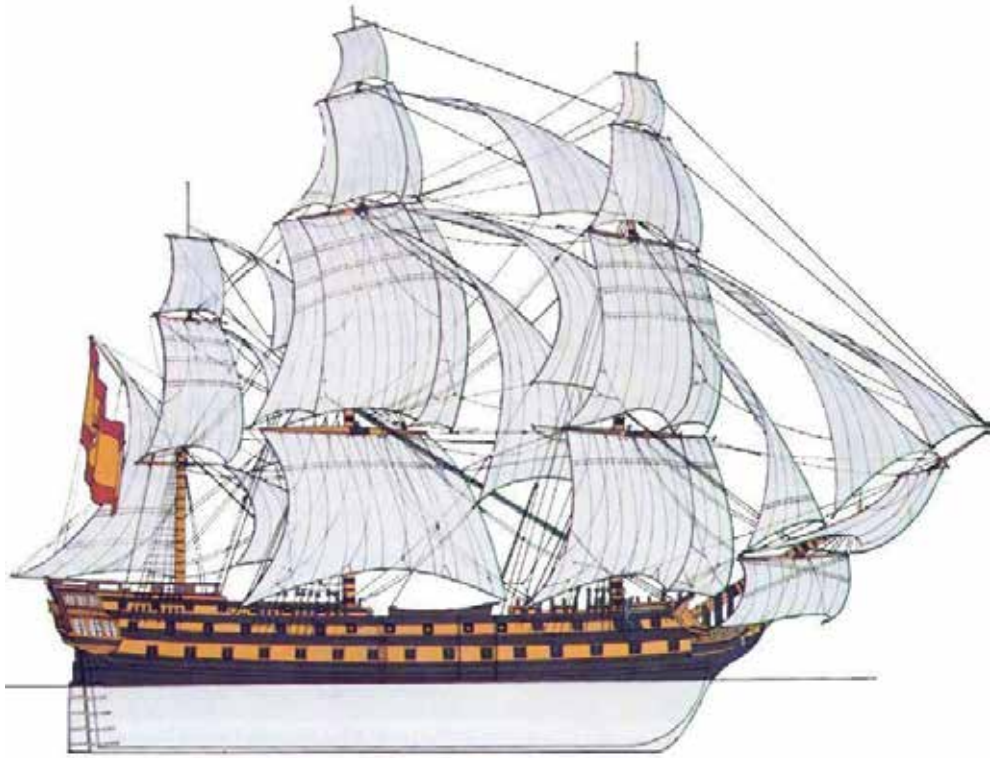


Figura 5. Navío de 74 cañones, Sistema Romero Landa, serie San Ildefonso, Rafael Berenguer. Museo Naval de Madrid.

los rendidos hubieran sido ellos<sup>87</sup>. De hecho, sobre esta heroica gesta, el comodoro George Walker, uno de los oficiales que habían sufrido los cañones del Glorioso afirmó: «Porque nunca los españoles, y nadie en realidad, han luchado mejor en un barco como lo hicieron ellos»<sup>88</sup>.

Las acciones heroicas se sucedieron durante todo el siglo XVIII, tanto por tierra como por mar; también a finales de siglo se libraron combates como la batalla de Cádiz o de Santa Cruz de Tenerife, en julio de 1797, sendas victorias españolas. Sin embargo, no todo fueron victorias ya que a final del siglo hubo problemas de reclutamiento de marinería y tropa de Marina por las epidemias en la península. Además, los problemas de la Real Hacienda im-

---

<sup>87</sup> Agustín PACHECO FERNÁNDEZ, *El Glorioso*, Galland Books, 2015. El libro de referencia sobre la Carrera del Glorioso.

<sup>88</sup> PACHECO FERNÁNDEZ, *El Glorioso*, p. 146.



pidieron continuar con el ritmo de construcción naval de las décadas anteriores, necesario para reponer las pérdidas y dar mantenimiento a los ya construidos<sup>89</sup>. Hubo aún lugar para un breve sistema de construcción llamado de Retamosa, que fue el último en ponerse en marcha. Los navíos del sistema de Julián Martín de Retamosa, uno de los discípulos de Romero-Landa, tenían una construcción recia y eran buenos a la maniobra, ejemplo fue la serie Montañés o navíos como el Argonauta<sup>90</sup>. Coincide este sistema con el cénit del número de buques que tuvo la Real Armada operativos, hacia 1794: unos 76 navíos de línea y 52 fragatas, más todas las fuerzas sutiles. La Real Armada no tuvo más buques a inicios ni mediados de siglo, sino a finales, indicando un crecimiento gradual.



Figura 6. *El último combate del Glorioso*, Augusto Ferrer-Dalmau. Museo Naval de San Fernando.

<sup>89</sup> BLANCO NÚÑEZ, *La Armada Española...*, 2004, pp. 217-235.

<sup>90</sup> GARCÍA-TORRALBA, *Navíos...*, pp. 432-440.

Una derrota dolorosa a finales de siglo es la batalla del cabo de San Vicente, no tanto por el resultado, las bajas o pérdidas materiales, sino porque podría haber sido una victoria. No fueron pocos los oficiales que trataron de que la fortuna les sonriera: el teniente general Juan Moreno de Mondragón y el jefe de escuadra Antonio de Escaño, o los fallecidos: jefe de escuadra Francisco de Winthuysen y brigadier Tomás Geraldino, cuyos buques fueron capturados. También reseñable fue el arrojado de un ilustre asturiano, el capitán de navío Cayetano de Valdés, que opuso su navío el Infante don Pelayo frente al enemigo para salvar al navío insignia de la escuadra, el Santísima Trinidad. La tragedia del combate es que la valentía de algunos no fue capaz de iluminar la desidia de otros, como los tenientes generales José de Córdova y Francisco Morales de los Ríos<sup>91</sup>. La realidad es que hablamos de un combate muy igualado donde un escuadrón<sup>92</sup> español se opuso a toda la flota del almirante John Jervis<sup>93</sup>. Así fue que, hechas las pesquisas tras el combate, cerca de una docena de oficiales españoles terminaron condenados en consejo de guerra<sup>94</sup>, entre ellos los dos mandos principales. Fue precisamente en esta batalla donde se distinguió con honores la infante de Marina Ana María de Soto<sup>95</sup>, que terminó ascendiendo por gracia real al empleo de sargento 1º. Otro combatiente reseñable fue el granadero, también de Batallones, Martín Álvarez Galán<sup>96</sup>.

### 3. EL FINAL DE LA REAL ARMADA

En 1805 tuvo lugar quizás la batalla naval más rememorada de la historia: la batalla del cabo Trafalgar. Frente a lo que se ha contado siempre sobre el combate, mayoritariamente derivado de las crónicas británicas, se encuentran los datos y los hechos que realmente sucedieron. Tenemos el mito de una aplastante victoria británica que no fue tal. Los datos indican más bien un equilibrio en todo el combate que vino a decidir el vencedor al final del enfrentamiento. No es casualidad que el comandante en jefe de la escuadra británica, el famoso vicealmirante Horatio Nelson, fuera herido de muerte antes de que acabara la primera hora de combate. De hecho, por los diarios de los oficiales españoles y franceses se de-

<sup>91</sup> Pedro SÁNCHEZ NÚÑEZ, *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdova y Ramos*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2002, pp. 157-289 y 289-302.

<sup>92</sup> Un segundo escuadrón español llegó tarde al combate y un tercero ni siquiera llegó a combatir.

<sup>93</sup> José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER, «El combate de San Vicente y sus Consecuencias», *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Núm. 47, Madrid, 2004, pp. 57-76.

<sup>94</sup> Una docena de oficiales fueron condenados o expulsados, incluyendo a Córdova y Morales de los Ríos, éste último considerado el principal causante. En Cádiz los marineros cantaban la coplilla: «*Para alivio de nuestros males, (queremos) la cabeza de Morales*».

<sup>95</sup> Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ, «Una mujer en la Infantería de marina del XVIII», *Revista Española de Defensa*, Núm. 259, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010, pp. 56-57.

<sup>96</sup> *Gaceta de Madrid*, de 10 de marzo de 1797.

duce que pensaban que en las primeras horas iban ganando la batalla<sup>97</sup>. Igualmente, no son pocos los testimonios de testigos presenciales de la época que afirman que los británicos tuvieron grandes bajas y perdieron varios navíos. Así, el páter Manuel de Cos, párroco que ofició las exequias de los oficiales españoles caídos en Trafalgar, dijo: «No se sabe, porque lo ocultan, las pérdidas de los ingleses (...). Su pretendida victoria fue una derrota, por la mucha gente que perdieron»<sup>98</sup>.

En ese sentido figuran también otros testimonios<sup>99</sup> como el de uno de los oficiales del navío *Monarca*, que afirmó haber visto hundirse tres navíos británicos. De hecho, incluso en la documentación<sup>100</sup> española existen reseñas claras e inequívocas de los hundimientos, dando datos sobre el nombre del buque hundido y la situación aproximada. Estas versiones se oponen a la británica, que afirmó haber perdido solo 449 hombres, 1.241 heridos y ningún navío hundido de los 27 que participaron<sup>101</sup>. Cifras más actuales y honestas datarían en 850 los muertos y en 2.150 los heridos<sup>102</sup>, con un número dudoso de navíos británicos hundidos, que sería entre ninguno y cinco.

Los datos contrastados han puesto en duda la versión oficial británica que dio el vicealmirante Cuthbert Collingwood y que el propio Almirantazgo hizo reformular por los altos números de bajas que se dieron en un primer momento. El rastreo de los historiales, o *logs*, de los navíos británicos demuestra que 11 de ellos entraron en Gibraltar en muy mal estado, y 5 en estado ruinoso. Además, los navíos *Royal Sovereign*, *Temeraire*, *Tonnant*, *Achille* y *Defense* estuvieron en reparaciones más de 2 años y con valores de reparación de 20.000 libras. El *Swiftsure* y el *Prince* no tuvieron más misiones activas en una década. Por otro lado, en la cuestión de las bajas, no se contabilizaron 27 heridos del *Victory* ni 43 desaparecidos del *Temeraire*. Tampoco fueron contabilizados<sup>103</sup> los naufragos de las dotaciones de presa, ni los ahogados, rescatados de las playas de Huelva, ni los atendidos en hospitales de campaña españoles<sup>104</sup>.

<sup>97</sup> José CAYUELA FERNÁNDEZ, Ángel POZUELO REINA, *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Madrid, Ariel, 2004, pp. 423-451 y 635-666.

<sup>98</sup> GONZÁLEZ-ALLER, *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus Documental*, 2004.

<sup>99</sup> Todos están debidamente recogidos en el *Corpus Documental de Trafalgar* del contralmirante González-Aller. Estos testimonios no se dan por probados ni ciertos, ni tampoco falsos, simplemente existen.

<sup>100</sup> *Pérdidas y averías padecidas por la esquadra inglesa...*, y *Plan que demuestra con claridad los resultados de las esquadras...*, Biblioteca Nacional de España. Sobre estos documentos no puede descartarse que sean contra-propaganda.

<sup>101</sup> O'DONNELL, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, pp. 617-644.

<sup>102</sup> Así lo sostienen las recientes investigaciones de David Chandler, Duncan Anderson y Michael Lewis. Michael LEWIS, *A Social History of the Navy, 1793-1815*, Londres, George Allen & Unwin, 1960. David CHANDLER, *En las Guerras napoleónicas*. Londres, Greenhill, 1994.

<sup>103</sup> Conte Lacave y Coín Cuenca son los autores más críticos con las crónicas oficiales, estableciendo perspectivas alternativas de gran interés por lo novedoso de sus datos aportados y conclusiones.

<sup>104</sup> Augusto CONTE LACAVE, *En los días de Trafalgar*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1955. Luis COÍN CUENCA, *La verdadera historia de Trafalgar*, Cádiz, Absalon, 2013.

Si atendemos a las bajas españolas, incluyendo al capitán general Federico Gravina, fueron 1.022 muertos y 1.383 heridos, y una pérdida de 7 a 10 navíos. Esta cuestión es importante ya que las crónicas británicas suman todos los hundimientos no solo en el combate, sino entre los días 23 y 30 de octubre, cuando el combate data del día 21 del mismo mes<sup>105</sup>. La mayoría de hundimientos se produjeron en las tormentas de días posteriores<sup>106</sup>.



Figura 7. *La muerte del brigadier Cosme de Churrua*, Eugenio Álvarez Dumont. Museo del Prado.

La batalla de Trafalgar debe entenderse como un mito británico del siglo XIX, que no supuso gran diferencia operativa para el devenir de la guerra, pues Napoleón Bonaparte, en esas fechas, ya se encontraba derrotando a los austriacos en Ulm, y, de hecho, varios meses antes, en agosto, ya había abandonado el plan de invadir Inglaterra<sup>107</sup>. Por otro lado, resulta de todo punto impreciso afirmar que la Real Armada se perdió en Trafalgar, pues realmente en 1808, años más tarde del combate, tenía más navíos<sup>108</sup>.

Durante la guerra de Independencia se destacarían heroicamente los Batallones de Marina, organizados como Regimientos de Marina. Fueron los primeros hombres en salir de

<sup>105</sup> FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada Española...*, 1973, Tomo 8, pp. 329-346.

<sup>106</sup> Muy particular es el caso del navío *Rayo* que entró en Cádiz después de Trafalgar y se hundió en una operación de rescate días más tarde de la batalla.

<sup>107</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*, pp. 405-419 y 440-455.

<sup>108</sup> Esto sucedió al recuperarse 6 navíos y 1 fragata, tomándoselas a los franceses en la batalla de la Poza de Santa Isabel y en Vigo, con los primeros fuegos de la guerra de Independencia.

sus cuarteles y sumarse a los combates encuadrados como infantería de línea, tanto en Bailén como Espinosa de los Monteros, Talavera u Ocaña<sup>109</sup>. De hecho, la primera tropa regular en combatir a los franceses fueron los granaderos de Marina de la guardia del Almirantazgo durante los sucesos del 2 de mayo de 1808 en Madrid<sup>110</sup>.



Figura 8. *La carga de los mamelucos*, Francisco de Goya. Museo del Prado.

En los combates cerca de la calle Alcalá falleció el granadero Esteban Casares y fueron heridos varios de sus compañeros. Este suceso fue inmortalizado por Francisco de Goya en su famoso cuadro. Durante los mismos eventos también participaron los alféreces de fragata

<sup>109</sup> FRANCO, *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de Independencia (1808-1814)*, pp. 72-90.

<sup>110</sup> José María BLANCO NÚÑEZ, «El Cuerpo de Batallones de Infantería de Marina, siglo XVIII», *Cuaderno Monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Núm. 81, Madrid, Ministerio de Defensa, 2020, p. 104-105.

José de Hezeta y Juan van Halen, defendiendo el parque de artillería de Monteleón<sup>111</sup>. Los Regimientos de Marina fueron los primeros en cruzar la frontera de los Pirineos y en entrar en Toulouse el 10 de abril de 1814. Un día más tarde, Napoleón Bonaparte abdicaba en Fontainebleu.

La guerra de Independencia fue una victoria muy costosa para España desde el punto de vista civil y militar pero quien sacrificó más fue la Real Armada, ya que sus navíos se pudrieron en puerto al no poder mantenerse, sus cañones fueron desmontados y usados como artillería de campaña y su tropa combatió tierra adentro<sup>112</sup>.

Sin embargo, la Real Armada fue algo más que una marina de guerra, fue mecenas de descubrimientos científicos<sup>113</sup>, de expediciones cartográficas y múltiples avances en materia de Medicina<sup>114</sup>, Astronomía<sup>115</sup> o Matemáticas. Así fue que se la llamó la Marina Ilustrada, donde sus oficiales destacaron no solo por sus dotes de mando sino por su talante ilustrado y científico.

**Recibido el 6 de julio de 2024. Versión revisada aceptada el 21 de julio de 2024.**

**Guillermo Nicieza Forcelledo** es investigador, escritor y divulgador de Historia Naval española. Su campo de estudio se centra en las armadas imperiales de los siglos XVI y XVII, y especialmente la Real Armada del siglo XVIII, aunque abarca desde las marinas de guerra de Castilla y de Aragón hasta la Guerra de Independencia. Ha impartido varias conferencias sobre la historia de la Armada y colabora con diversas revistas y publicaciones de historia naval tanto nacionales como internacionales. Es autor del libro *Leones del mar. La Real Armada española en el siglo XVIII*, galardonado con el Premio Virgen del Carmen 2022 de la Armada, y *Anclas y bayonetas. La infantería de Marina española en el siglo XVIII*, acogido con entusiasmo en el Cuerpo de Infantería de Marina.

<sup>111</sup> Juan VAN HELEN, «Marinos en la Guerra de la Independencia», Madrid, Real Academia de la Mar, 2016, pp. 9-23.

<sup>112</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *El fin de la Armada Ilustrada (1808-1833)*, 2023.

<sup>113</sup> Ejemplos notables son: la misión científica del Meridiano de Juan y Ulloa, la expedición a Tahití de Bonochea, las expediciones de Alaska de Bodega-Quadra, el Viaje científico y político alrededor del mundo de Malaspina y Bustamante o la Real expedición filantrópica de la vacuna de Balmis. Todas ellas tenían un marcado talante científico y humanista. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Expediciones científicas españolas del siglo XVIII*, 2023.

<sup>114</sup> Tuvo mucha importancia el Real Cuerpo de Sanidad Naval, pionero en tratados y técnicas quirúrgicas.

<sup>115</sup> Fueron muy influyentes Juan José Navarro, Jorge Juan, Cosme de Churruga y Dionisio Alcalá-Galiano. Véase, Mario RUIZ MORALES, «El artículo astronómico de Jorge Juan», *Revista de Historia Naval*, nº 109, 2010, pp. 23-35; M<sup>a</sup> Dolores GONZÁLEZ-RIPOLL, *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruga y sus expediciones a América*, Madrid, CSIC, 1995; César SAMPEDRO SÁNCHEZ, «Dionisio Alcalá Galiano y Pinedo, un oficial científico al servicio de la Armada (1760-1805)», *Revista de Historia Moderna*, 32, pp. 285-308.

---

Ha sido reconocido con la condecoración *Universitas Summa Cum Laude* del Grupo GEES en la Escuela de Guerra del Ejército.

Correo electrónico: [guillenicieza@gmail.com](mailto:guillenicieza@gmail.com)