

## «Defender los puertos o puertas en aquellas Indias»: despliegue y operatividad de la Real Armada en América durante la guerra 1796-1802\*

“Defending the Ports of those Indies”: Deployment and Operations of the Spanish Navy During the War 1796-1802

*Pablo Ortega-del-Cerro*

Universidad de Cádiz, España/[pablo.ortega@uca.es](mailto:pablo.ortega@uca.es)

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4011-7225>

---

*En el presente trabajo se analiza la estrategia de la Real Armada en América durante la guerra anglo-española de 1796-1802. El propósito es comprender el despliegue y la verdadera operatividad de la Marina en el continente americano, yendo más allá de las visiones tradicionales que estudian este conflicto a partir de los combates y las grandes batallas. Como se podrá comprobar en el texto, además de la presión naval británica y la crisis económica y política de la Monarquía, la estrategia española estuvo marcada por la extensión geográfica del conflicto y el imposible despliegue simultáneo de las fuerzas navales en varios escenarios del imperio colonial.*

PALABRAS CLAVE: Armada; estrategia naval; América; guerra, siglo XVIII; siglo XIX.

*Texto This paper seeks to analyse the strategy of the Spanish Navy in America during the Anglo-Spanish War of 1796-1802. The objective is to understand the deployment and the true operation of the Navy in the American continent, beyond the traditional visions that study this conflict through the combats and the great battles. The main conclusion is that the Spanish naval strategy, in addition to British naval pressure and the economic and political crisis of the Monarchy, was marked by the geographical extension of the conflict and the impossible simultaneous deployment of naval forces in various scenarios of the colonial empire.*

KEYWORDS: Spanish Navy; Naval Strategy; America; War; 18<sup>th</sup> Century; 19<sup>th</sup> Century.

---

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: Ortega-del-Cerro, Pablo, «“Defender los puertos o puertas en aquellas Indias”: despliegue y operatividad de la Real Armada en América durante la guerra 1796-1802», *Anuario de Estudios Americanos*, 79, 2, Sevilla, 2022, 673-703. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2022.2.10>.

\* Este trabajo forma parte del proyecto «Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830)», PID2021-126850NB-I00, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

## Introducción

El 30 de enero de 1795 se reunió el Consejo de Estado en sesión ordinaria. Entre los diferentes puntos que se trataron hubo varios comentarios sobre los malos resultados cosechados en la guerra contra la República francesa y la inestable situación del imperio colonial. En aquel momento, la Monarquía era perfectamente consciente de que tenía dos enemigos en América: uno declarado —Francia— y otro latente —Gran Bretaña—. <sup>1</sup> Ya casi al final de la reunión, mientras se debatía el proyecto de expedición militar a Santo Domingo al mando del marqués del Socorro, se escucharon las siguientes palabras:

Las fortalezas que defienden los puertos o puertas principales de los muy extensos dominios de Vuestra Majestad en aquellas Indias que están en la costa septentrional de la América, meridional y occidental de la septentrional son en el continente el castillo de San Juan de Ulua, la plaza de Cartagena, el castillo de Puerto Cabello y en las islas los castillos de La Habana y Puerto Rico, y en cuya conservación consiste la seguridad de los reinos y provincias donde están, pero estando tan distantes unos de otros y con tales embarazos intermedios que no puede coadyubarse y tan lejos de la metrópoli que pueden ser atacados antes de poder llegarles socorro y aún antes de tener aviso o noticia de guerra, me parece que deben estar en el más ventajoso estado de defensa. <sup>2</sup>

Lo que se dijo en aquella sesión del Consejo de Estado no era nada nuevo. El inmenso imperio americano había sido durante mucho tiempo extremadamente vulnerable a los ataques enemigos, pero la situación no hizo más que empeorar en los años siguientes. <sup>3</sup> En 1796, tras la firma del pacto de amistad y mutua defensa con Francia, la Monarquía española no solo sabía que la guerra contra los británicos era inminente, sino que el objetivo primordial de los enemigos sería bloquear las colonias en varios frentes, sobre todo cortando las comunicaciones para que el imperio quedase asfixiado. La particularidad que tiene este conflicto (1796-1802) con respecto a otras guerras anglo-españolas del Setecientos fue el enorme despliegue de fuerzas navales de ambas potencias, pues, además de la cantidad de recursos, estos se extendieron por el Mediterráneo, Europa del norte, el Atlántico meridional y septentrional, el Caribe, el océano Pacífico y Asia. Muestra de

1 Hamnett, 1985, capítulo 1. Kuethe y Andrien, 2018, 404-406.

2 Actas del Consejo de Estado, Madrid 1795, Archivo Histórico Nacional, Madrid (AHN), Estado, leg. 180.

3 La historiografía americanista y modernista de los últimos años ha estudiado desde múltiples perspectivas la defensa del continente americano. Especialmente relevantes son: Albi, 1987; Marchena, 1992; Gómez, 1992; Chauca, 2005; Sáez Abad, 2019.

ello fueron los enfrentamientos que hubo a lo largo del conflicto, tal como la batalla de San Vicente —febrero de 1797—, el asedio de Cádiz —principios de julio de 1797—, el ataque a Tenerife —finales de julio de 1797—, la ocupación de varios puertos españoles en Santo Domingo —desde noviembre de 1796—, la conquista de la isla de Trinidad —febrero de 1797—, el ataque a Puerto Rico —abril de ese mismo año—, el hostigamiento a la costa caribeña de Trujillo o el proyecto de asedio a Manila —que nunca llegó a producirse—. Sin embargo, esta guerra no puede interpretarse única o exclusivamente a partir de estas acciones bélicas, sino que requiere un análisis más complejo que incorpore otras variables y factores.

A decir verdad, la guerra de 1796-1802 es un objeto recurrente en multitud de trabajos, pero siempre es abordado de forma tangencial o reduccionista, limitándose en la mayoría de los casos a exponer los principales enfrentamientos. Cesáreo Fernández Duro, en su clásica obra *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, se limitaba a reconstruir los principales combates —San Vicente, Trinidad, Canarias, Menorca, Cádiz, Ferrol y Algeciras—, pero obviaba el desarrollo de la contienda en los múltiples escenarios americanos durante esos seis largos años.<sup>4</sup> Esta línea interpretativa tiene continuidad incluso en las obras más recientes, como la de Cervera Pery o David Casado, y muy similar es la «teoría de las catástrofes» que propone Juan Marchena en su obra de 2018.<sup>5</sup> Otro crecido número de historiadores examina el conflicto atendiendo al colapso económico de la Monarquía por el bloqueo persistente de las comunicaciones, tal como Fernando Bellver Amaré, María Victoria López-Cordón, Marina Alfonso Mola o Stanley y Barbara Stein. Sin embargo, y a pesar de todo lo escrito, hoy podemos decir que no contamos con una monografía especializada sobre el conflicto que ofrezca una visión completa y compleja del conflicto.

Para hacer un análisis innovador debemos tener en cuenta una premisa que habitualmente se olvida. Tal y como señala Agustín Guimerá, «la guerra en el mar se podía ganar sin vencer en el combate. Era solo un instrumento más —y no siempre el más importante— de las relaciones entre los imperios marítimos».<sup>6</sup> Esta afirmación radica en un principio de

4 Fernández Duro, 1902, capítulos IV-X.

5 Cervera Pery, 1986, 114-119. Casado, 2009, 570-576. López-Cordón Cortezo, 2004, 48. Bellver Amaré, 2009. Marchena Fernández, 2018, 599. Alfonso Mola, 2004. Martínez Shaw y Alfonso Mola, 2005. Stein y Stein, 2009, 206-257.

6 Guimerá, 2021, 105-106.

enorme trascendencia: «Las marinas de guerra ejercían sobre todo un poder disuasorio. Su fortaleza era sutil, no manifiesta». En una línea similar se pronuncia Agustín R. Rodríguez cuando señala que la estrategia naval del imperio se basaba, esencialmente, en «no comprometer innecesariamente sus propias escuadras en combates, asegurar sus propias comunicaciones marítimas, estorbar las del enemigo con el corso y emprender [...] alguna expedición anfibia».<sup>7</sup> Por tanto, cuando hablamos de estrategia naval, no se debería aplicar una visión reduccionista del problema, es decir, atender únicamente a la táctica militar, la movilización de recursos, los proyectos ofensivos y las batallas, sino que tendríamos que incorporar una amplia gama de comisiones que, si bien pueden parecer secundarias, eran una parte esencial de la estrategia naval. Buenos ejemplos son las operaciones menores, las expediciones de reconocimiento, los cruceros, la escolta de los buques mercantes, el transporte de mercancías e, incluso, la paralización de algunos planes —siempre y cuando el escenario así lo exigiera—. La estrategia no se mide en términos absolutos, sino relativos, de modo que el éxito o el fracaso dependen del contexto, los medios, las prioridades, la superación de contingencias, la minimización de los errores y la maximización de los aciertos.

El objetivo de este trabajo es analizar la estrategia de la Real Armada en América durante la guerra anglo-española de 1796-1802, pero el enfoque propuesto pretende ir más allá del examen de las acciones bélicas y busca examinar el verdadero despliegue y la operatividad de la Marina. De forma más específica, el presente artículo quiere responder a las siguientes preguntas: ¿cuáles fueron las prioridades estratégicas de la Armada en América?, ¿qué capacidad real de respuesta tuvo?, ¿a qué contingencias tuvo que enfrentarse? Dichas cuestiones adquieren un grado mayor de complejidad si atendemos a la multitud y diversidad de escenarios de tensión que hubo durante esta guerra en el continente americano, de modo que será necesario analizar las particularidades estratégicas de cada espacio y atender a los recursos y necesidades de cada frente. Consecuentemente, en este trabajo se proponen dos niveles de estudio: por un lado, entender la estrategia naval como una difícil disyuntiva que emerge de los planes, las situaciones, los contextos cambiantes, los medios materiales y las contingencias de la defensa de los «puertos y puertas» de América; y por otro lado, comprender la posición de la Armada en un tortuoso equilibrio del volátil entorno político

<sup>7</sup> Rodríguez González, 2012, 193. Véase también Valdez-Bubnov, 2019a y Torres Sánchez, 2021, 370.

—la finalización de la Primera Coalición y el desarrollo de la Segunda—, los nuevos pactos internacionales —especialmente la alianza formada por Francia, España y Países Bajos—, la interrelación de los frentes europeos, americanos y asiáticos, así como la presión que ejerció la Marina británica sobre las posesiones españolas —en el Caribe, Tierra Firme, Atlántico Sur, las costas chilenas y peruanas, California y Asia—. <sup>8</sup>

El punto de partida de este artículo se puede situar en la paz de Basilea, firmada el 22 de julio de 1795. Con este tratado se ponía fin a las desavenencias entre España y Francia tras la declaración de guerra en 1793. Aunque la decisión de poner fin al conflicto hispanofrancés había sido muy controvertida entre las diferentes facciones políticas de la Corte, lo cierto es que para la Monarquía esta guerra y la pertenencia a la Primera Coalición eran situaciones muy comprometedoras. Incluso más preocupante que la contienda con el vecino galo fue la accidental alianza con Gran Bretaña entre 1793 y 1795, pues las relaciones fueron tensas y convulsas. Con Basilea el ambiente prebélico entre ambas Monarquías era manifiesto y, de hecho, la guerra se veía como algo inminente, pero la situación empeoró tras la ratificación del Tratado de San Ildefonso el 18 de agosto de 1796, por el cual se forjaba una alianza ofensiva y defensiva entre España y Francia. <sup>9</sup> Pocas semanas después, las Cortes de Londres y Madrid rompían relaciones y en octubre se declaró formalmente la guerra. Entre las razones que se esgrimían, un asunto clave fue el constante hostigamiento inglés en América:

[...] no me dejaron duda de la mala fe con que procedía la Inglaterra por las frecuentes y fingidas arribadas de buques ingleses a las costas del Perú y Chile para hacer contrabando, y reconocer aquellos terrenos bajo la apariencia de la pesca de ballena, cuyo privilegio alegaban por el convenio de Nootka [...] después de ajustada mi paz con la República francesa solo he tenido los más fundados motivos para suponer a Inglaterra intenciones de atacar mis posesiones de América [...] Con efecto ha patentizado la Inglaterra sus miras contra mis dominios en las grandes expediciones y armamentos enviados a las Antillas, destinados en parte contra Santo Domingo a fin de impedir su entrega a la Francia, como demuestran las proclamaciones de los generales ingleses en aquella isla. En los establecimientos de sus compañías de comercio formados en la América Septentrional a las orillas del río Missouri, con ánimo de penetrar por aquellas regiones hasta el Mar del Sur. Y últimamente en la conquista que acaban de hacer en el continente de la América meridional en la Colonia y Río Demeraro pertenecientes a los holandeses. <sup>10</sup>

8 Kuethe, 2014, 269, 281. Bonialian, 2019, 201-275. Black, 2007.

9 Chinchilla, 2018.

10 Actas del Consejo de Estado, Madrid 1795, AHN, Estado, leg. 4198.

Teniendo en cuenta este ambiente, la Armada gestó a comienzos de 1796 una estrategia naval de grandes dimensiones. La premisa fundamental era desplegar todas las fuerzas navales existentes en aquel momento —formando seis grandes escuadras— para asegurar y proteger el imperio en diferentes frentes. La denominada Escuadra de Operaciones, comandada por Gabriel Aristizábal, se encontraba en La Habana y su objetivo era defender el Caribe, las Antillas y el golfo de México. A esta se uniría otra de refuerzo, al mando del marqués del Socorro, aunque finalmente nunca llegó a su destino. Una tercera división capitaneada por Sebastián Ruiz de Apodaca se ocuparía de Tierra Firme y las Antillas menores, pero desapareció por completo tras el ataque a Trinidad en 1797. El plan se completaba con la Escuadra del Océano —dirigida primero por Juan de Lángara y más tarde por José Mazarredo—, la Escuadra del Mediterráneo —con sede en el arsenal de Cartagena con el general Morales de los Ríos— y la Escuadra de Asia —ocupada en la defensa de Filipinas bajo el mando de Ignacio María Álava—. A todo ello habría que sumar un alto número de buques repartidos por los diferentes apostaderos americanos —La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias, Montevideo, Callao y San Blas de California—, así como varios bajeles destinados a expediciones específicas.<sup>11</sup>

Lo cierto es que en 1796 la Real Armada había llegado a su máximo desarrollo. En teoría disponía de trescientos diez buques de guerra, contando con setenta y seis navíos de línea, cincuenta y una fragatas, diez corbetas, dieciséis urcas y cuarenta y tres bergantines.<sup>12</sup> Sin embargo, esta sorprendente cifra era en realidad engañosa. El propio secretario de Marina reconocía que no todas las embarcaciones estaban en disposición de ser aprontadas y solo contaban con sesenta y un navíos de línea, cuarenta y tres fragatas y quince bergantines. Estas fuerzas se concentraban en Cádiz —doce navíos, nueve fragatas y dos bergantines—, Cartagena —veintisiete navíos, trece fragatas, dos bergantines y cuatro jabeques—, Ferrol —tres navíos, seis fragatas, tres bergantines y una balandra—, La Habana —dieciocho navíos, diez fragatas y seis bergantines—, Lima —un navío, tres fragatas y dos bergantines— y Montevideo —dos fragatas y un paquebote—. <sup>13</sup> Tampoco se puede olvidar que el presupuesto asignado a la Marina se había

11 La aparente coherencia de este plan naval a gran escala hay que tomarla con precaución, pues la única referencia que se ha encontrado al respecto es Fernández Duro, 1902, 59. Véase también Marchena, 2018, 584-585.

12 *Estado General de la Armada*, Madrid, Imprenta Real, 1795.

13 Minutas de las actas del Consejo de Estado, enero a junio 1795, AHN, Estado, leg. 84bis.

reducido drásticamente en 1795, dejando muy mermada la capacidad operativa de la Armada.

### **La ofensiva inglesa contra el continente americano**

Tras la declaración de guerra, en octubre de 1796, comenzó un primer periodo que se prolongó aproximadamente hasta enero de 1798. En este año y medio, la Armada tuvo que hacer frente a la defensa del continente y responder a un enemigo que redobló sus fuerzas en Europa, América y Asia. Sin embargo, sería erróneo pensar que la estrategia naval se limitó únicamente a las acciones ofensivas, pues el planteamiento defensivo incorporaba más variables y escenarios. Durante este periodo, la zona que experimentó mayor presión fue, indudablemente, el Caribe y Tierra Firme, aunque también hay que atender a lo ocurrido en el Atlántico sur y el Pacífico norte. En el arsenal de La Habana, que era la base naval más importante de los dominios americanos, se recibieron noticias de la guerra antes de la declaración formal.<sup>14</sup> Tanto el comandante de Marina —Juan Araoz— como el jefe de la Escuadra de Operaciones —Gabriel Aristizábal— tenían orden de vigilar y asegurar esta área tan estratégica para el imperio. Para ello la Corte había proyectado el envío de una escuadra auxiliar al mando del marqués del Socorro con doce navíos —con el propósito de evacuar la isla de Santo Domingo—, pero la expedición fue finalmente suspendida.<sup>15</sup> Esto significaba que la defensa del Caribe se debía hacer con las fuerzas ya destinadas allí, y en teoría podían ser suficientes, pero desde el inicio de la guerra las autoridades avisaron de un problema que se cronificó en los años siguientes: el mal estado de las embarcaciones y la falta de recursos para aprontarlas. El propio Aristizábal dejó constancia en varias ocasiones de ello y, de hecho, se generó un fuerte conflicto con el virrey de Nueva España por no acceder al envío de nuevos subsidios, de modo que hubo que recurrir a la intendencia del Ejército.<sup>16</sup>

---

14 Serrano Álvarez, 2018. Martín Ruiz, 1994. Carta del gobernador de La Habana sobre noticias de una proyectada expedición de los ingleses contra Nueva España y demás posesiones españolas en América Septentrional, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Estado, leg. 1, exp. 38.

15 Gabriel de Aristizábal dando acuse de recibo sobre la suspensión de la salida de la escuadra del marqués del Socorro, 11 noviembre 1796, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (AGMAB), Expediciones, leg. 21, exp. 68.

16 Juan de Araoz informa acerca del socorro de dinero que ha facilitado el intendente de Ejército a Gabriel de Aristizábal para gastos de su escuadra, 15 septiembre 1796, AGMAB, Expediciones, leg. 20, exp. 18.

En otoño de 1796 comenzaron las hostilidades, pero no hubo grandes acciones ni movimientos. Las prioridades en aquel momento eran «que apresen por vía de represalia todos los [bajeles] de la nación inglesa que sea posible, que protejan nuestras embarcaciones mercantes y que las representen si se encontrasen tomadas, sosteniendo con la fuerza en caso necesario el decoro del pabellón».<sup>17</sup> Teniendo en cuenta que los británicos tuvieron el orden de capturar cualquier embarcación española, las expediciones debían limitarse a las estrictamente necesarias, garantizando la máxima seguridad de las mismas. Esto motivó que la balandra Ventura, por ejemplo, que salió de La Habana para realizar una misión de reconocimiento, volviera a puerto inmediatamente cuando se le comunicó la declaración de guerra.<sup>18</sup> Gabriel Aristizábal, siendo consciente de las superiores fuerzas inglesas en el Caribe y la tensión en Santo Domingo, decidió poner en marcha dos expediciones para asegurar el aprovisionamiento estratégico. Una de ellas fue de Veracruz a La Habana con el objetivo de transportar el situado, caudales, harina y pertrechos con la protección de la fragata de guerra Nuestra Señora de la O.<sup>19</sup> La otra expedición, cuyo destino era la costa caribeña de Trujillo, tenía como propósito conducir harina y armamento, aunque no se llegó a efectuar.<sup>20</sup>

A comienzos de 1797, el Consulado de La Habana —que había sido creado en 1794—<sup>21</sup> pidió que las embarcaciones de la Real Armada protegieran el comercio, aunque Aristizábal respondió negativamente por no tener medios ni buques suficientes, «y habiéndole contestado que de muy buena gana si tuviera marinería, géneros y pertrechos para habilitar tres buques y una fragata que arrumbados en este puerto sin gente y con solos sus cascos y arboladuras deben ir a esa península por su forzoso estado de carena, pero en cuanto a los demás, aunque no esencialmente tan malos, no estaban tampoco capaces de dar escolta en tiempos de guerra».<sup>22</sup> Esta

17 Gabriel de Aristizábal acusa recibo de la orden de 27 de agosto, 25 noviembre 1796, AGMAB, Expediciones, leg. 21, exp. 77.

18 Juan de Araoz informa de las noticias que se han divulgado sobre la ruptura con Inglaterra, 24 diciembre 1796, AGMAB, Expediciones, leg. 20, exp. 24.

19 El virrey de Nueva España informa de la salida de Veracruz de la fragata Nuestra Señora de la O, con destino a La Habana, transportando caudales de situados de las islas, harina y pólvora, 26 noviembre 1796, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 32.

20 Juan de Araoz informa de las operaciones de las fragatas Santa Perpetua y Nuestra Señora de la O, bergantín Flecha y la goleta San Bruno, 1 mayo 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 18.

21 Arregui, 1992, 32-125.

22 Gabriel de Aristizábal informa de que el Consulado de Cuba le pidió una escolta para el convoy que necesitaba enviar a España transportando frutos, 27 enero 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 95.

disyuntiva —la de querer y no poder— será ilustrativa de lo que ocurrió a lo largo de ese año, y es que en realidad las fuerzas británicas eran muy superiores. Según pudo saber Aristizábal, la Marina británica tenía en esta zona veintiocho navíos de línea, sin contar los que estuvieran fondeados en Jamaica y Halifax, así como fragatas y otras embarcaciones menores.<sup>23</sup> Además, durante los primeros meses de 1797 se produjo la conquista de Trinidad —que obligó a quemar la división al mando de Sebastián Ruiz de Apodaca para que no cayera en manos enemigas—, el asedio de Puerto Rico, el hostigamiento a las costas de Trujillo y un efímero bloqueo del puerto de La Habana.<sup>24</sup>

Haciendo una valoración de las circunstancias, los medios y las prioridades, la estrategia de Aristizábal fue emprender una serie de expediciones menores que aseguraran las rutas comerciales españolas, a saber: proteger los buques mercantes con el Saeta; transportar caudales a Nueva Orleans y Pensacola desde La Habana; aprontar una división de reconocimiento formada por un navío de línea y una fragata al cabo San Antonio; enviar seis fragatas y un bergantín para vigilar las costas de Barlovento; asegurar el situado conducido desde Veracruz por el navío Ángel de la Guarda; destinar a Trujillo las fragatas Santa Perpetua y Nuestra Señora de la O; preparar tres buques para hacer presas y dos fragatas para proteger el comercio y hacer el corso; remitir el situado a Puerto Rico en la fragata de guerra Juno; y ejecutar una campaña militar para desalojar a los ingleses de Campeche con el navío San Lorenzo y las fragatas Tetis y Anfitrite.<sup>25</sup> Y todo ello sin contar las expediciones que no pudieron realizarse por falta de medios, como la petición de auxilios desde Santo Domingo.

A pesar de la ofensiva británica, el constante hostigamiento a los buques mercantes y de guerra, así como la falta de medios, la Armada tuvo en este periodo una operatividad bastante aceptable y aseguró de este modo los intereses españoles en el Caribe.<sup>26</sup> De hecho, Aristizábal consiguió que

---

23 Gabriel de Aristizábal informa acerca de las fuerzas navales que tenían los ingleses, 28 mayo 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 169. Carta del gobernador de La Habana participando haberse presentado a la vista de aquel puerto varios buques de guerra ingleses, 27 julio 1797, AGI, Estado, leg. 1, exp. 44.

24 Las formas más relevantes son: Pérez Aparicio, 1966; González-Ripoll, 1992; Morales Padrón, 2011.

25 Estas medidas se recogen en varios expedientes remitidos por el virrey de Nueva España, Juan Araoz y Gabriel Aristizábal, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 22, 40, 159, 164, 166, 174 y 179; leg. 24, exp. 7.

26 El virrey de Nueva España informa de la salida de la división del navío San Lorenzo, 30 diciembre 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 32.

varios navíos llegaron a la península ibérica con caudales y correspondencia —como el San Lorenzo, San Pedro Alcántara y la fragata Santa Brígida—, aunque no se puede pasar por alto que en 1797 se produjo el sitio de Cádiz y el posterior bloqueo de su bahía, lo que provocó la desviación de muchas rutas hacia Ferrol.<sup>27</sup>

Si bien es cierto que la zona de mayor tensión fue el Caribe, otras áreas fueron igualmente importantes para la estrategia naval. En Tierra Firme, una vez que se recibió la declaración de guerra, se marcaron las mismas prioridades que en La Habana, es decir, apresar buques ingleses y proteger el comercio. El comandante de Marina de Cartagena de Indias decidió entonces enviar una balandra para vigilar la costa de Barlovento, aprontar otra embarcación para La Habana con correspondencia y destinar a Trinidad los navíos Gallardo y Arrogante mientras se esperaba la llegada de Ruiz de Apodaca.<sup>28</sup> Sin embargo, la conquista de esta isla desató el pánico en aquella región: el capitán general de Venezuela pidió desesperadamente refuerzos ante un posible ataque inglés; se despachó una expedición para enviar pliegos al sur de Cuba —donde la presión británica era menor—; varias embarcaciones se emplearon urgentemente en el corso, y muy especialmente en Darién; y se aprontó la fragata de guerra Santa Elena para conducir caudales, cacao y añil a La Habana.<sup>29</sup> La tensión aumentó todavía más cuando se tuvo noticia del avistamiento de una división inglesa en Riohacha, pero poco se pudo hacer. Tanto el comandante de Marina como el virrey de Nueva Granada se quejaron a la Corte reiteradamente de la falta de fuerzas navales y de la inutilidad de los buques guardacostas por su mal estado.

Por la corta fuerza de estas embarcaciones [las cuatro balandras guardacostas destinadas en Cartagena de Indias], y en tan pequeño número, comprenderá VE la utilidad que es de esperarse de su servicio, y también que en caso de guerra, como el presente, con cualquier fragata enemiga nos hallaríamos bloqueados, sin arbitrio ni recurso alguno en todo el reino, pues no hay otras fuerzas, que las cortas de este puerto con las cuales ha de atenderse a otras plazas del virreinato, siendo tal la debilidad de estos buques que además de lo dicho con referencia a los enemigos, siempre que tienen

27 Alfonso Mola, 2004, 259-298. Guimerá, 2008. Rodger, 2008, capítulo 30.

28 El comandante de Marina y el virrey de Nueva Granada informan de varias acciones tomadas, noviembre 1796, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 55 y 74.

29 El comandante de Marina informa de la salida de la fragata Santa Elena, 8 febrero 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 54. Véase Suárez, 1986; Carta del capitán general de Caracas en que participa haber recalado sobre el puerto de la Guaira dos fragatas de guerra inglesas, 29 mayo 1797, AGI, Estado, leg. 67, exp. 16.

necesidad de remontar a Barlovento, los maltratan las mismas brisas en términos que regularmente vuelve al puerto con algún descalabro.<sup>30</sup>

En el Atlántico sur y el virreinato del Río de la Plata la situación fue diferente. Durante esta primera etapa de la guerra la presencia de enemigos era débil e intermitente, de modo que la estrategia naval siguió otros derroteros.<sup>31</sup> En diciembre de 1796 arribaron las corbetas Descubierta y Atrevida, las cuales fueron destinadas a hacer cruceros por las Islas Malvinas.<sup>32</sup> Las prioridades fundamentales de esta región fueron: la protección del comercio —especialmente tras avistar un navío y una fragata inglesa que trataban de interceptar buques mercantes— y asegurar el transporte del correo. En aquel momento, en el apostadero de Montevideo, que era la base naval más importante de esta región, había cuatro fragatas y tres corbetas, aunque hubo un gran movimiento de embarcaciones de guerra con el Perú, el Caribe y la península ibérica.<sup>33</sup> Por ejemplo, la fragata Astrea se encargó de proteger un navío mercante de Lima, y desde Cádiz se enviaron las fragatas Santa Clara y Santa Leocadia con artillería y pertrechos, aunque su verdadera función fue proteger el comercio. Sin grandes sobresaltos durante 1797, se preparó una gran expedición de reconocimiento con cuatro embarcaciones y se enviaron caudales a España en las fragatas Santa Florentina y Medea, que llegaron finalmente a Ferrol debido al bloqueo de Cádiz.<sup>34</sup>

En la costa pacífica novohispana se avistaron varias embarcaciones sospechosas en febrero de 1797, pero en términos generales la situación fue bastante tranquila. Sin embargo, teniendo en cuenta que la «nao de China» estaba pronta para iniciar su tornaviaje desde Acapulco y portaba «1.443.068 pesos en dinero, sin contar los géneros y frutos», las autoridades de Marina decidieron que un buque de guerra saliese en expedición para distraer al enemigo.<sup>35</sup> De este modo, el Galeón de Manila siguió su viaje —pero con cierto retraso— y desde San Blas de California se envió a Filipinas el

---

30 El virrey de Nueva Granada informa acerca de las cortas fuerzas y poca utilidad de los guardacostas de Cartagena de Indias, 27 enero 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp.73.

31 Silva, 2013.

32 El virrey de Río de la Plata informa de la llegada a Montevideo de las corbetas Descubierta y Atrevida, , 17 diciembre 1796, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 78.

33 José de Bustamante y Guerra remite una relación del estado de los buques, 15 junio 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 11.

34 José de Quevedo informa de las comisiones que ha desempeñado desde su salida de Cádiz a Montevideo hasta su regreso a Ferrol, 25 abril 1798, AGMAB, Expediciones, leg. 23, exp. 123.

35 El virrey de Nueva España avisa que se han avistado en la costa de Acapulco varias embarcaciones, 13 febrero 1797, AGMAB, Expediciones, 22, exp. 21.

bergantín Activo para anunciar la guerra y avisar a la Escuadra de Asia.<sup>36</sup> Meses más tarde se envió desde este mismo apostadero a Cavite la fragata Aránzazu con el constructor y la maestranza de aquel departamento.<sup>37</sup>

## La guerra latente y el desgaste de las colonias

Una vez superada la primera fase de la guerra, comenzó un periodo caracterizado por el hostigamiento latente del enemigo, de modo que no se produjeron grandes acciones bélicas en América. Desde comienzos de 1798 hasta finales de 1799 los británicos reconcentraron sus fuerzas en Europa, donde se había formado la Segunda Coalición contra Francia. En estos años se produjo la campaña francesa de Egipto y la famosa batalla del Nilo —también llamada de Abukir—, pero dentro de la guerra anglo-española los acontecimientos fueron más graves: la isla de Menorca quedó en manos británicas tras un duro ataque y la escuadra franco-española quedó atrapada en Brest, dejando a números buques de guerra inactivos durante este bienio.

En América, las expediciones que hasta entonces habían sido prioritarias para la Armada —como la protección del comercio, el aprovisionamiento estratégico o el transporte de caudales, correo y situados— se redujeron drásticamente. La Monarquía trató de mitigar los duros efectos de esta situación con un decreto sin precedentes, ya que permitió el comercio de banderas neutrales —esencialmente norteamericanas y danesas— en todos los puertos españoles, americanos y filipinos.<sup>38</sup> La principal disyuntiva de la Armada en este periodo fue hacer frente a la cada vez más intensa presión del enemigo, pero al tratarse de acciones extensivas —esto es, de baja intensidad pero geográficamente muy dispersas— la capacidad de la Marina se vio desbordada y, sobre todo, creó una parálisis generalizada del imperio, tanto en el continente americano como europeo —donde seguía activo el bloqueo de la bahía gaditana—.

36 El virrey de Nueva España avisa de la salida de San Blas para Filipinas del bergantín Activo, 25 diciembre 1796, AGI, Estado, leg. 24, exp. 1.

37 Pinzón Ríos, 2017. Véase El virrey de Nueva España informa de la salida de San Blas con destino a Cavite de la fragata Aránzazu con el ayudante constructor Villar y demás individuos de maestranza, 28 febrero 1797, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 35.

38 A pesar de la importancia de esta medida, hoy solo tenemos aproximaciones parciales al problema. Véase García-Baquero, 1972, 127-157; 1977, 117-142; Fisher, 1992, 242-248; Fernández Hernández, 1998; Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2009; Schlez, 2013; Carrasco, 2019. Véase los estudios sobre el caso danés: Karsh, 1988, 17-20; Feldboek, 2008; Jordaan y Wilson, 2014, 273-290.

En el Caribe la presencia británica obstaculizó la comunicación interna del imperio y con la metrópoli, provocando que las colonias se vieran sometidas a una creciente escasez de recursos e información, aunque la Armada trató solventar esta situación con varias acciones estratégicas. A comienzos de 1798 se acometieron con éxito dos expediciones de gran importancia. Por un lado, una división formada por el navío San Lorenzo y las fragatas Anfitrite, Tetis y Minerva consiguieron enviar desde Veracruz a La Habana caudales y el situado de las islas —se contó además con el apoyo del navío Ángel de la Guardia y las fragatas Nuestra Señora de la O y Juno—. <sup>39</sup> Estos buques llevaron 1.610.785 pesos fuertes para los gastos corrientes de La Habana, los diferentes situados de las Antillas y la Escuadra de Operaciones. Por otro lado, desde Cádiz se envió a Veracruz una escuadra compuesta por tres navíos de línea, una fragata y tres urcas con 27.163 quintales de azogue, aunque no todos los buques llegaron a destino. <sup>40</sup>

A lo largo de 1798 la Armada trató de mantener la comunicación básica dentro del área caribeña, sobre todo para transportar los situados, pero a comienzos de este año el puerto de La Habana experimentó un efímero bloqueo por fuerzas británicas. <sup>41</sup> A pesar de todo, la fragata Gloria se ocupó de llevar caudales y, de hecho, Gabriel Aristizábal planteó interceptar un convoy inglés, aunque las fuerzas enemigas eran superiores. <sup>42</sup> Por aquel entonces varias autoridades comenzaron a llamar la atención de un problema que se agravaría los años siguientes: la incautación y apresamiento de los Correos Marítimos y, por ende, la incomunicación del imperio. <sup>43</sup> Las acciones que se podían emprender para solucionar esta situación eran numerosas y variadas, pero el mal estado de la Escuadra de Operaciones limitó mucho la operatividad de la Armada. Aun así, Aristizábal puso en marcha varias

---

<sup>39</sup> Juan de Araoz informa de la llegada del navío San Lorenzo y las fragatas Anfitrite, Tetis y Minerva, 10 enero 1798, AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 5.

<sup>40</sup> Expedientes sobre la salida y llegada de la división al mando de José Justo Salcedo, enero-julio 1798, AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 25 y 51.

<sup>41</sup> Informes sobre el bloque de La Habana de 1798, enero-noviembre, AGMAB Expediciones, leg. 23, exp. 10 y leg. 24, exp. 6 y 20.

<sup>42</sup> Documentación sobre la expedición de la fragata Gloria y otras embarcaciones, mayo-agosto 1798, AGMAB, Expediciones, leg. 23, exp. 50; leg. 24, exp. 39, 54 y 90.

<sup>43</sup> El virrey de Nueva España da parte de no haber recibido correo de España desde agosto hasta diciembre de 1798, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 29. Al respecto se pusieron en marcha dos expediciones: una hecha por la fragata Santa Brígida y la goleta Dorado, y por otro lado la que se envió a La Coruña en la fragata Cantabria y el bergantín Veloz. AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 31; leg. 26, exp. 109.

expediciones para transportar el situado de Puerto Rico, Santo Domingo y Florida.<sup>44</sup>

En 1799 la situación empeoró aún más. Se avistaron varias divisiones inglesas en Bahamas, se tuvo noticia de un ataque inminente a Cartagena de Indias, la escuadra de Parker redobló sus acciones y en junio se bloqueó nuevamente el puerto de La Habana.<sup>45</sup> En un momento ya casi desesperado, el Consulado de México pidió a Aristizábal el aprestamiento de varios buques de guerra para proteger a los mercantes, pero este respondió negativamente por la falta de medios.

[...] una representación que me ha hecho el consulado de esta capital en que de resultas de haber cogido dos fragatas de guerra inglesas en la sonda de Campeche una mercante española, muy interesada que venía de Cádiz a Veracruz, armada en corso, me expone la necesidad bien conocida de proteger en el día las expediciones mercantiles que vengan de esa Península y de destinar buques de guerra a ahuyentar dichas fragatas y cuantas embarcaciones enemigas inundan estos mares [...] no puedo mirar sin sentimiento que en medio de nuestras mismas posesiones, y casi a la vista de los puertos de su destino, sean cogidas nuestras embarcaciones de comercio, ni podrá esto llamar la atención de V. E. cuando sabe la carestía de toda clase de género y efectos europeos que se padece en este reino, y lo es grandes perjuicios que resiente en el comercio de esa Península como el de estos reinos.<sup>46</sup>

Sin embargo, a pesar de las adversas circunstancias, la Armada pudo emprender con éxito varias expediciones de transporte de caudales a la península. En 1798 llegaron hasta cinco pequeñas divisiones de buques de guerra a los puertos de A Coruña, Ferrol y Vigo con 8.748.036 pesos fuertes, mientras que en 1799 arribó a Santoña la escuadra comandada por Alcalá Galiano —formada por los navíos San Fulgencio y San Ildefonso y las fragatas Esmeralda, Santa Clara y Medea—, la cual transportaba 6.853.615 pesos fuertes.

En el apostadero de Cartagena de Indias también se tuvo que hacer frente al hostigamiento enemigo, aunque la presencia de buques ingleses era menor.<sup>47</sup> La estrategia seguida en Tierra Firme fue establecer cruceros

44 Expedientes sobre las expediciones de remisión de situados, noviembre 1798-febrero 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 23, exp. 12; leg. 24, exp. 55; leg. 26, exp. 92.

45 El comandante general de Marina da cuenta del bloqueo del puerto de La Habana por navíos y fragatas ingleses, 16 junio 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 7.

46 El Consulado solicita buques de guerra para proteger las embarcaciones de comercio, 23 diciembre 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 25, exp. 45.

47 Arévalo Hernández, 2011. Kuethe, 1993. Cartas del comandante de Marina comunicando el avistamiento de buques enemigos, abril 1798-dicimbre 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 81; leg. 26, exp. 50bis.

regulares y expediciones de reconocimiento por Barlovento y Sotavento, como así lo hicieron las balandras San José, Covadonga y Taumaturgo. Estas reconocieron «prolijamente toda la costa, desde Portobelo hasta Cartagena, y en el paraje nombrado río de Azúcar apresó una goleta cargada de palo de tinte, cacao y cocos».<sup>48</sup> El comandante de Marina también promovió la construcción de varias lanchas cañoneras para hacer frente a un posible ataque enemigo.

En el Atlántico sur la Armada tuvo una estrategia parecida: se priorizaron las expediciones de reconocimiento —como lo hizo anualmente la corbeta Atrevida a las Malvinas—<sup>49</sup> y se construyeron lanchas cañoneras. Sin embargo, en el apostadero de Montevideo se recibieron apoyos franceses, pues llegó la corbeta Republicana, que se encargó de hacer el curso por aquellos mares.<sup>50</sup> Pese a que la situación en esta región era más tranquila, hubo que hacer frente al recrudecimiento del conflicto en el Pacífico sur. Por esta razón se envió en 1798 la fragata Santa Leocadia al Callao y en 1799 se recibió la orden de destinar las corbetas Atrevida y Descubierta al Perú —la cual nunca se ejecutó—. No obstante, el estado de las fuerzas españolas era enormemente precario y, de hecho, las fragatas Astrea y Escolástica quedaron desaparejadas por falta de caudales.<sup>51</sup>

Tal y como se ha indicado, la relativa tranquilidad del Atlántico sur contrastó con la creciente tensión que se vivió en el Pacífico meridional durante 1798 y 1799.<sup>52</sup> Según el comandante de Marina del Callao, las fuerzas navales permanentes se reducían a dos bergantines —el Limeño y el Peruano—, tres corbetas inglesas apresadas —la Júpiter, la Castor y la Levante— y dos fragatas que estuvieron en aquel apostadero intermitentemente —la Santa Leocadia y la Princesa—. Por el contrario, la flota mercante del Perú

---

48 Documentación relativa a las expediciones de las balandras Covadonga, San José y Taumaturgo, febrero 1798-noviembre 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 22, exp. 60; leg. 24, exp. 77; leg. 26, exp. 48; leg. 36, exp. 107.

49 El comandante general de Marina en Río de la Plata informa de la salida de la corbeta Descubierta, con destino a Malvinas, con el fin de reemplazar a la Atrevida, abril-julio 1798, AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 70.

50 Expediente sobre arribo al puerto de Montevideo de las fragatas corsarias Republicana y Gran Bonaparte con varias presas, 1799, AGI, Estado, leg. 84, exp. 1; El comandante de Marina del Río de la Plata comunica la entrada de la corbeta corsaria francesa Republicana en Montevideo, enero 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 76.

51 José de Bustamante da cuenta que ha desaparejado a las fragatas Astrea y Escolástica, enero-mayo 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 80.

52 Ortiz, 2015, 196-203. Durante estos años son numerosos los rumores y las noticias de un posible ataque inglés, aunque en realidad nunca se produjo una acción ofensiva directa, AGI, Estado, leg. 73, exp. 79, 81, 100

era mucho más abundante y se componía de cinco navíos, veinte fragatas, dieciséis bergantines y dieciséis balandras.<sup>53</sup> Para combatir la constante presencia inglesa en aquella región —ya fuera como balleneros o buques de guerra—, la Armada emprendió algunas acciones con éxito: el corso consiguió apresar varias embarcaciones enemigas, la fragata Princesa fue destinada a San Blas de California para transportar azogue e, incluso, se puso en marcha una expedición para llevar caudales a la península ibérica a través de Panamá.<sup>54</sup> Sin embargo, el comandante de Marina era consciente de la delicada situación y pidió refuerzos a otros gobiernos americanos y a la propia Secretaría de Estado de Marina: «Mientras subsista la guerra, comprendo necesarias en estos mares fuerzas marítimas que destacadas por divisiones de cruceros al norte y sur de la capital de este apostadero, limpien sus costas de enemigos, dejando libre al comercio su navegación».<sup>55</sup>

En la costa occidental novohispana y el Pacífico norte la presión del enemigo, aunque intermitente, desató el recelo de las autoridades. En las costas de Acapulco y California se avistaron frecuentemente buques sospechosos, de modo que se recurrió a las embarcaciones de guerra de San Blas de California.<sup>56</sup> No obstante, siendo estas insuficientes, se aprovecharon las escoltas que durante estos años trajo el Galeón de Manila —buques que pertenecían a la Escuadra de Asia al mando de Ignacio María Álava— para proteger aquellas costas. De este modo, la fragata Fama recorrió aquellos parajes en 1798 y la Pilar en 1799.<sup>57</sup> Además, se promovió la construcción de lanchas cañoneras para disuadir al enemigo.

### **Incomunicación del imperio ante una situación límite**

Durante 1800 y 1801 la guerra entró en una fase de agotamiento para ambas partes. Los ingleses tuvieron que hacer frente a los fracasos

53 Informes sobre el estado de los buques de guerra y mercantes del Callao, julio 1798-noviembre 1799, AGMBA, Expedición, leg. 24, exp. 62; leg. 26, exp. 53, 57, 65 y 70. Véase como marco de las relaciones comerciales Mazzeo de Vivó, 2021.

54 Documentación variada sobre las misiones emprendidas desde Callao entre 1798 y 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 56, 57, 59 y 61.

55 El comandante del apostadero pide fuerzas marítimas para mantener cruceros durante la guerra, 7 octubre 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 69.

56 Informes y noticias del virrey de Nueva España sobre los avistamientos en la costa de Acapulco, febrero-junio 1799, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 24 y 31.

57 Documentación sobre las expediciones de las fragatas Fama y Pilar como escoltas del Galeón de Manila. AGMAB, Expediciones, leg. 24, exp. 41 y 48; leg. 26, exp. 19; leg. 81, exp. 68.

cosechados por la Segunda Coalición y, por ende, observar cómo la Francia republicana estaba adquiriendo cada vez más relevancia —la batalla de Marengo aseguró el control de Italia y en Hohenlinden se venció definitivamente a los austriacos—.<sup>58</sup> Los españoles, en cambio, se encontraban exhaustos en un conflicto de desgaste que se expandía virtualmente por todas las fronteras del imperio, y a la que habría que añadir una guerra relámpago contra Portugal en 1801.<sup>59</sup> En este contexto la Armada tuvo que hacer frente a dos grandes problemas: por un lado, la falta de medios y recursos, tal y como se venía evidenciando desde el comienzo de la guerra; y por otro lado, la incomunicación de las colonias y la falta de noticias de la metrópoli, lo que provocó la inacción de las autoridades de la Marina. Además, a lo largo de 1800 se redobló el bloqueo sobre la bahía gaditana y, además, se proyectó un ataque a Ferrol —la otra gran base peninsular que estaba siendo clave para superar el bloqueo de Cádiz— y A Coruña —centro logístico de los Correos Marítimos—. Con todo ello, la situación de 1801 era límite: sin dinero y sin correo, la estrategia naval quedaba prácticamente paralizada.

Durante esta etapa la zona que experimentó mayor tensión siguió siendo el Caribe y el golfo de México.<sup>60</sup> La constante presencia de buques ingleses obstaculizó cualquier relación mercantil —el comercio de La Habana, por ejemplo, estaba monopolizado en la práctica por los norteamericanos—,<sup>61</sup> y a ello había que añadir la disolución de la Escuadra de Operaciones en diciembre de 1799.<sup>62</sup> La falta de recursos, la escasez de marinería y el mal estado de los buques hizo que esta división quedara obsoleta y solo se salvaron los navíos San Ramón, San Ildefonso, San Pedro y Asia, la fragata Anfitrite, los bergantines San Antonio y Flecha, así como la goleta Bruno.<sup>63</sup> Con estos medios, la Armada tuvo que defender la salida de varios buques que transportaban los situados desde Veracruz y se realizaron varias expediciones a Tabasco, Carmen, Campeche, Luisiana y Yucatán.<sup>64</sup> Incluso hubo un proyecto de transportar caudales en embarcaciones menores para

58 Como referencias generales, véase Furse, 2009; Rodger, 1964.

59 Calvo Maturana, 2005. Limpo, 2001.

60 Vázquez Cienfuegos, 2008, 45-56, 155-168.

61 El comandante general de Marina remite una relación de salidas y entradas de buques en septiembre, 1 octubre 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 109.

62 Consideraciones económicas sobre la disuelta Escuadra de Operaciones, 10 abril 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 3.

63 La falta de marinería en América se convirtió en un problema de difícil solución, pues la implantación de las Matrículas de Mar, tanto en América como en Filipinas, tuvo muchos problemas. Véase Suárez, 2019; Valdez-Bubnov, 2019b; Martínez Shaw y Alfonso Mola, 2005.

64 Victoria Ojeda, 1994.

poder evitar los ataques ingleses, pero dada la situación era recomendable no arriesgar ninguna embarcación, y mucho menos la preciada plata.<sup>65</sup>

La capacidad de acción de la Armada era muy limitada, pues a la falta de medios y recursos había que sumar la presión que ejercían los ingleses, que se encontraban en las inmediaciones de las principales plazas españolas:

[...] los cruceros de enemigos en estos mares y fuerzas que mantienen en ellos [...] continúan con el propio tesón y vigilancia, reanudándose y habilitándose en Jamaica con frecuencia sus divisiones [...] A sotavento de La Habana cruzan constantemente un navío y tres o cuatro fragatas, que de cuando en cuando se presentan a la vista del puerto. En el cabo de San Antonio y hasta Matanzas hay igualmente de dos a tres navíos y algunas fragatas. Sobre Veracruz y hasta la Sonda tienen también crucero de un navío y dos fragatas. Y ello es que viniendo de aquel puerto para desembarcar y seguir viaje a España el Exmo. Sr. D. Miguel José de Aranza, exvirrey de Nueva España, con su esposa y familia en un buque americano, fue apresado por la fragata de guerra inglesa nombrada Juno, que conducía a todos a Jamaica.<sup>66</sup>

Sin embargo, la tensión era aún mayor porque la Corte exigía que se remitieran caudales de cualquier forma. En La Habana se proyectó la creación de la denominada División de Caudales, que se formaría por los buques que aún permanecían activos en aquel arsenal y estaría al mando de Dionisio Alcalá Galiano.<sup>67</sup> Aunque hubo varios intentos, dicha división nunca llegó a surcar el Atlántico porque el peligro enemigo persistía.<sup>68</sup> Después de todo, la Armada optó por realizar pequeñas misiones disuasorias y se aprobó la construcción de lanchas cañoneras. Aun así, la paralización era casi total, tal y como expresaron las Juntas de Guerra celebradas a lo largo de 1801.

Se trató sobre continuar la necesidad de seguirse echando mano de los caudales del Rey, detenidos en este puerto, para sostener las precisas e indispensables atenciones de la plaza y de la Marina, y de la imposibilidad que subsistía de poder hacer venir las fuerzas y caudales de Veracruz, ni de enviar de aquí buques de guerra que los sacasen y transportasen [...] trayendo los principios de imposibilidad desde el 4 de noviembre de 1799, en que hasta ahora no se han visto libres el seno [de México] y estas costas de

---

65 Documentación variada sobre las expediciones de transporte de caudales y proyecto de utilización de embarcaciones menores, 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 43, 74, 81, 83, 110 y 111.

66 El comandante general de Marina de La Habana Juan de Araoz comunica que continúan los cruceros enemigos, 7 agosto 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 32.

67 Escritos de Dionisio Alcalá Galiano donde expone el plan para el traslado a España de su escuadra con caudales y frutos, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 39.

68 Documentación sobre la salida de la escuadra al mando de Alcalá-Galiano y posteriores órdenes de quedar en puerto, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 6, 27 y 30; leg. 28, exp. 32.

divisiones y fuerzas superiores enemigas que nos han bloqueado y tenido interceptado todo giro del comercio y navegación [...] la continuación de noticias y subsistencia de cruceros enemigos con sus fuerzas superiores en estos mares hasta el día, con cortos intermedios de desaparición, y vueltas a estas costas según las declaraciones dadas por los capitanes de buques mercantes apresados.<sup>69</sup>

El otro gran problema fue la paralización y detención de los Correos Marítimos, de modo que el imperio quedó prácticamente incomunicado durante estos dos años. Y aun cuando llegaba la correspondencia, lo hacía con tanto retraso que las órdenes y noticias se habían quedado obsoletas. En abril de 1800 el virrey de Nueva España señalaba que no había recibido pliegos desde septiembre de 1799,<sup>70</sup> así que se trató de responder a este problema enviando el bergantín *Diligencia* con la mayor urgencia a la península, y por suerte en julio llegó la fragata *Príncipe de Asturias* con correspondencia, pero conforme avanzó el año la remisión del correo se paralizó.<sup>71</sup> De este modo, en octubre de 1800 varias autoridades denunciaron que no tenían noticias desde febrero de ese mismo año.<sup>72</sup> La Corte conocía esta situación y se buscaron alternativas. Por ejemplo, se envió al oficial de la Armada Pedro de Valencia en un buque mercante americano con correspondencia y, al mismo tiempo, se destinó el bergantín *Resolución* urgentemente, aunque fue apresado.<sup>73</sup>

En febrero de 1801 el virrey volvía a exponer la situación límite: no tenían correspondencia desde febrero de 1800, es decir, un año completo.

Hasta la fecha de esta carta no ha llegado correspondencia alguna de esos reinos. La última que se recibió en este fue la respectiva al mes de febrero del año próximo pasado, como he dicho a VE en otra ocasión. Y yo tengo detenidos mis pliegos desde noviembre último hasta el presente por falta de buques de la Renta de Correos, y porque no me determino a dirigirlos en barcos mercantes, a vista de que los más de ellos son

---

69 Actas de las juntas celebradas en la comandancia de Marina de La Habana, 30 junio 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 9.

70 El virrey de Nueva España al secretario de Estado y de Despacho de Marina no haber recibido correspondencia alguna de España después de la de septiembre de 1799, 22 abril, 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 46.

71 El virrey de Nueva España da parte de la salida del correo *Diligente* para la península, 13 junio 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 65. Véase también El administrador de Correos de La Habana da cuenta de las disposiciones que han tomado para dar giro a la correspondencia allí detenida, no obstante la estrecha vigilancia y bloqueo que practican los navíos ingleses, 20 mayo 1800, AGL, Estado, leg. 15, exp. 84.

72 Documentación variada sobre la falta de correspondencia a lo largo de 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 46, 60, 63, 82, 96, 100, 105 y 117; leg. 28, exp. 8 y 27.

73 Llega de La Habana a través de los Estados Unidos el teniente de navío Pedro de Valencia con pliegos importantes del Real Servicio, 9 agosto 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 11 y 35.

apresados en estos mares, y del grave riesgo de que caigan en manos de los ingleses las cartas que conducen. Sin embargo, he permitido que se envíen las del público en los referidos barcos particulares porque no obrando respecto de estas consideraciones que con las de oficio, me ha parecido no deben privarle de la proposición que ofrecen algunos de dichos barcos, que deben a su buena vela o a la casualidad de llegar felizmente a sus destinos.<sup>74</sup>

El bloqueo de información al que habían sometido los británicos al imperio americano estaba teniendo éxito, haciendo que las colonias quedaran literalmente asfixiadas.<sup>75</sup> Tras una larga espera, el 27 de julio de 1801 llegaron tres buques correos, pero con información totalmente obsoleta, de modo que a finales de año se volvía a denunciar la falta de información en las colonias.<sup>76</sup>

Durante esta etapa los problemas en el virreinato de Nueva Granada eran similares, aunque en una intensidad menor. El comandante de Marina de Cartagena de Indias reiteró en varias ocasiones las incursiones enemigas en aquellas costas e, incluso, se informó de la existencia de dos fragatas inglesas que iban disfrazadas a la española para no ser reconocidas.<sup>77</sup> Esto explica que las expediciones de la Marina se redujeran al mínimo y se limitaran a las estrictamente necesarias. Por ejemplo, las balandras San José y Covadonga fueron destinadas a transportar caudales y consiguieron llevar 114.000 pesos fuertes.<sup>78</sup> Respecto a los correos, la situación de incomunicación fue parecida al Caribe, pues la mayoría de los buques correos que iban a Cartagena de Indias y Montevideo fueron apresados.<sup>79</sup>

En el Atlántico sur la presión enemiga era menor, pero imposibilitaba igualmente la comunicación fluida con la metrópoli y los intercambios mercantiles. De hecho, el Consulado de Buenos Aires propuso armar a su

74 El virrey de Nueva España comunica que no se ha recibido correspondencia de España desde febrero de 1800, 26 febrero 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 29, exp. 16.

75 Sellers-García, 2014, 3-5. Brendecke, 2016, 479-492.

76 El comandante de Marina avisa la llegada de las fragatas correos Príncipe de Asturias y Urquijo con correspondencia de fechas de abril de 1800 a marzo 1801, 21 junio 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 27.

77 Avistamiento de dos fragatas inglesas que llevan bandera española y pretenden entrar en Bocachica, 1 de septiembre de 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 125.

78 El comandante del apostadero de Cartagena de Indias comunica que las balandras San José y Covadonga han fondeado, 8 agosto 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 80. A ello habría que sumar los cruceros que hicieron los bergantines Cartagenero y Volador a lo largo de 1801, véase AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 85, 86 y 87.

79 Se expone que ante los varios apresamientos de correos de Buenos Aires y Cartagena, se determina cuadruplicar y quintuplicar la correspondencia, 1 mayo 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 30, exp. 19.

costa varias embarcaciones para proteger el comercio, aunque finalmente la comandancia de Marina de Montevideo optó por destinar un bergantín y una goleta.<sup>80</sup> El apostadero de la Armada se convirtió durante estos años en una base naval de paso y de destino final: varias embarcaciones fueron enviadas al Callao, pero pasaron previamente por el Río de la Plata, y se recibió el refuerzo de la fragata *Medea*, que se unía a los cruceros que ya hacía la corbeta *Atrevida* por las Islas Malvinas.<sup>81</sup>

En la costa peruana y chilena, la relativa calma de los años anteriores se vio perturbada en 1800 y 1801. La presencia de enemigos se incrementó notablemente y hubo que responder de la mejor forma posible con los medios existentes.<sup>82</sup> Varias embarcaciones fueron destinadas al corso, con muy buenos resultados; los bergantines Limeño y Peruano hicieron expediciones a Guayaquil, Panamá y Santa Elena transportando azufre, cobre y tabaco; la fragata *Santa Leocadia* hizo un crucero por Arica; la fragata *Santo Domingo*, de la Real Compañía de Filipinas, arribó desde San Sebastián con correspondencia; y se mandó construir una nueva fragata, que recibiría el nombre de *Ciudad de Lima*, aunque nunca llegó a realizarse.<sup>83</sup> A pesar de todo, los medios eran claramente insuficientes y se necesitaban más buques para proteger las extensas costas que estaban repletas de balleneros y corsarios. En 1801 la situación no mejoró, pues el bergantín Limeño fue apresado por los enemigos mientras en las costas chilenas aumentaban los buques ingleses.<sup>84</sup>

En el Pacífico norte, aunque los avistamientos de embarcaciones sospechosas fueron constantes, la presión fue intermitente y no constituyó un

---

80 Informe del comandante general de Marina sobre la petición del Consulado de Buenos Aires de armar en guerra un navío del comercio y finalmente se armó un bergantín y una goleta, 10 agosto 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 29, exp. 94.

81 Se comunica haber arribado el bergantín *Paloma* y fragata *Medea* y *Paz* indicando los combates que tuvieron con navíos ingleses y buques portugueses armados en corso, apresando la corbeta *Espik* y *zumaca La Divina Pastora*, 10 agosto 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 29, exp. 91. Se participa haber salido el 11 de marzo para el Puerto de la Soledad en la Malvinas la corbeta *Atrevida* y llegada a su destino a pesar de estar bloqueada la boca del Río por otros navíos enemigos, 10 agosto 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 29, exp. 27.

82 Carta del virrey del Perú dando de las disposiciones tomadas para desalojar a los balleneros ingleses armados que habían establecido un crucero entre Paita y Santa Elena, 22 enero 1800, AGI, Estado, leg. 73, exp. 101.

83 Diferentes informes de la comandancia de Marina del Callao enviados a la Secretaría de Marina dando cuenta de las medidas tomadas a lo largo de 1800 y 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 26, exp. 75; leg. 27, exp. 128, 130-133; leg. 30, exp. 88, 92, 100, 101.

84 Transcribe el parte del combate y apresamiento en Guayaquil el 23 de septiembre del bergantín Limeño por la corbeta británica *Chance* después de nueve horas de fuego, 16 noviembre 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 30, exp. 84.

peligro real. El Galeón de Manila funcionó con bastante regularidad gracias a la escolta de los buques de la Escuadra de Asia e, incluso, estas embarcaciones de guerra actuaron como Nao de Acapulco de forma sustitutoria, tal y como lo hizo la fragata Pilar en 1800.<sup>85</sup> En 1801, mientras el galeón Magallanes hizo su tornaviaje a Filipinas, llegaron a Nueva España el navío de línea Montañés y el mercante Rey Carlos.<sup>86</sup> A pesar de la relativa tranquilidad, la costa de California fue un área de especial protección, de modo que se destinó al apostadero de San Blas la fragata Princesa desde Acapulco.

### La paz efímera y lenta reactivación

Todos los intervinientes en la guerra habían buscado de una forma u otra el cese de las hostilidades desde 1799, pero la estrategia diplomática francesa obligó a mantener el conflicto.<sup>87</sup> A pesar de todo, a finales de 1801 las potencias firmaron los acuerdos preliminares de paz, que se ratificaron oficialmente en Amiens el 25 de marzo de 1802. España no solo buscaba esta paz, sino que la necesitaba. La situación política y económica de la Monarquía era extrema, pues además de hacer frente a una guerra marítima que era virtualmente inabarcable, se emprendió una guerra relámpago contra Portugal debido a la presión que ejerció Francia por el Tratado de Madrid. Por esta razón, la Corte envió pliegos urgentes en el mismo momento en el que se conocieron los primeros acuerdos de paz, llegando la noticia a La Habana el 24 de diciembre de 1801 —y poco después a Nueva España—, el 22 de febrero de 1802 a Callao, el 23 de marzo de ese mismo año a Montevideo y el 6 de abril a Manila.<sup>88</sup>

En el arsenal de La Habana, la primera tarea fue hacer una relación exhaustiva de las fuerzas navales en activo y del personal destinado allí. El objetivo era movilizar de inmediato todas las embarcaciones posibles para transportar caudales y mercancías a la península ibérica. De este modo, a lo

85 El virrey de Nueva España avisa la salida de la fragata Pilar para Filipinas con caudales y efectos, 26 marzo 1800, AGMAB, Expediciones, leg. 27, exp. 42.

86 El virrey de Nueva España avisa la llegada a Acapulco del navío de guerra Montañés y nao Rey Carlos con efectos y caudales y, realizadas ciertas ventas, volver con caudales para Manila y Escuadra del Asia, 27 diciembre 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 29, exp. 73.

87 Richmond, 1959.

88 Documentos varios sobre el envío de los acuerdos preliminares de paz a los diferentes apostaderos de la Armada, AGMAB, Expediciones, leg. 28, exp. 72 y 74; leg. 31, exp. 1, 5 y 74; leg. 32, exp. 122.

largo de 1802 salieron de América once expediciones a cargo de los navíos de línea Asia, Argonauta, San Ildefonso, San Pedro, Neptuno, Guerrero, San Pablo, San Francisco de Paula, San Francisco de Asís y San Ramón, y de las fragatas Juno, Anfitrite, Nuestra Señora de la O, Asunción, Sabina y Dolores.<sup>89</sup> Estas embarcaciones, además de tropa, armamento y mercancías, portaron casi 34.000.000 de pesos fuertes para particulares y la Real Hacienda —de los 52.442.225 pesos fuertes que se movilizaron en total durante todo este año—. <sup>90</sup>

Mientras las relaciones comerciales con la metrópoli se regularizaron, los Correos Marítimos también retomaron su actividad habitual, aunque no sin problemas. Varios buques correos, como el San Rafael, el Infante don Carlos, el Príncipe o el Urquijo, llegaron a La Habana y Veracruz, pero las autoridades denunciaron el continuo retraso y los graves problemas que eso ocasionaba.<sup>91</sup> En un principio se intentó solventar utilizando embarcaciones de la Armada, como el navío San Julián, pero la Corte acabó por tomar una drástica decisión: la gestión de los Correos Marítimos quedaría absorbida por la Real Armada y, por tanto, sería la institución naval la que se encargaría a partir de entonces de garantizar el transporte y la llegada a tiempo de la correspondencia pública y privada.<sup>92</sup>

La guerra había acabado —aunque de forma efímera—, pero la Armada tenía que seguir vigilante frente a los cronificados peligros del imperio colonial americano, como el contrabando o la piratería.<sup>93</sup> La estrategia naval en esta circunstancia se basó en mantener las flotillas de guardacostas, pero el comandante de Marina de La Habana criticó duramente el mal estado de estas embarcaciones. Aun así, a lo largo de 1801 y 1802 se enviaron varias expediciones de reconocimiento a Veracruz —se compró el bergantín Alerta—, Campeche —se destinaron los bergantines Saeta y Volador—, Guatemala —dos buques menores—, Darién —la goleta Flecha junto a las cañoneras Concepción y Micomicona—, Portobelo —cruceiro hecho por la

---

89 Expedientes sobre el transporte de caudales en buques de la Armada, 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 30, exp. 23; leg. 31, exp. 16, 20, 23, 25, 106; leg. 32, exp. 34, 49, 109; leg. 33, exp. 49, 57, 109, 114, 121, 142.

90 Expedientes sobre las expediciones hechas para transportar caudales y frutos, 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 31, exp. 106; leg. 32, exp. 34 y 49. Véase también las publicaciones Correo Marítimo de España y sus Indias y el Diario Vigía de Cádiz respectivo de ese año.

91 El comandante de Marina de La Habana da noticias y órdenes referentes a los Correos Marítimos, enero-octubre 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 31, exp. 7, 10, 17, 37, 51, 91; leg. 32, exp. 89 y 97.

92 Piniella, 2015.

93 Martínez Valverde, 1992, 31-33.

balandra San José que, a su vez, transportó caudales— y Barlovento —utilizando la goleta Nancy—. <sup>94</sup>

En el apostadero de Cartagena de Indias se siguieron las mismas líneas estratégicas: fortalecer los guardacostas y habilitar buques de guerra para transportar caudales a España. Respecto a lo primero, el comandante de Marina insistió en el mal estado de las embarcaciones y propuso un ambicioso plan de compra de barcos de pequeño porte para que actuaran como guardacostas. <sup>95</sup> Gracias a este plan se hicieron varios reconocimientos, como así lo ejecutó la balandra San José por las costas de Barlovento. En paralelo, se aprontó la fragata Sabina para conducir casi tres millones de pesos fuertes a la península ibérica, aunque al mismo tiempo se pedía mantener en el apostadero algún buque de guerra. <sup>96</sup>

De resultas de haber comunicado el Ministerio de Hacienda de Indias a este de Marina una real orden en que se manda retirar del apostadero de Cartagena de Indias todos los oficiales y marinería de la Real Armada [...] hace ver el Director General de ella los gravísimos perjuicios que deben resultar al servicio de semejante innovación, exponiendo que aquel establecimiento marítimo no tiene solo por objeto el servicio de los guardacostas para evitar el contrabando, pues su principal mira se encamina a la protección de las mismas costas; que Cartagena de Indias por su posición es el punto más crítico de todas las Américas nuestras, y que como a tal han dirigido siempre los enemigos sus ataques. Que en estos casos solo la Marina puede rechazarlos, única con las tropas de tierra, y que aquella no solo ha hecho el servicio marinerio, sino que ha estado empleada en el de los castillos que defienden la plaza y puerto. <sup>97</sup>

En el Río de la Plata, la Armada optó por mantener las expediciones de reconocimiento en las Islas Malvinas. Las corbetas Atrevida y Descubierta surcaron bianualmente esos mares para controlar la presencia de balleneros ingleses y americanos, los cuales se dedicaron mayormente al contrabando por toda la América del sur. <sup>98</sup> Al mismo tiempo, la fragata Asunción fue aprontada para transportar caudales a Cádiz, y poco después se hizo una

<sup>94</sup> Expedientes de las misiones encargadas a los buques guardacostas a lo largo de 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 31, exp. 45 y 121; leg. 32, exp. 103; leg. 79 y 80.

<sup>95</sup> Plan de compra de embarcaciones para los guardacostas de Caracas, julio-noviembre 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 31, exp. 45, 89, 93 y 94.

<sup>96</sup> Se manda que para resguardo de sus costas subsistan los buques en aquel Apostadero y sea puesto a cargo de la Marina todo resguardo marítimo, septiembre-noviembre 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 32, exp. 161.

<sup>97</sup> *Ibidem*, f. 77.

<sup>98</sup> Como una de las referencias más importantes, véase Pearce, 2017, capítulos 5 y 6.

expedición similar que tenía como destino Vigo.<sup>99</sup> Finalmente, en el Pacífico sur la situación seguía siendo bastante preocupante, pero no tanto por la guerra, sino por la constante presencia de embarcaciones que practicaban el contrabando en las costas chilenas y peruanas. El comandante de Marina del Callao lo denunció en repetidas ocasiones —«de los veintidós buques británicos que se dirigieron últimamente a pescar a este océano, sabía estar tres fragatas cargadas de efectos para el trato ilícito en el Perú»—,<sup>100</sup> y pidió una flota de cuatro corbetas y varias urcas para controlar aquellos mares.<sup>101</sup>

## Conclusiones

La guerra comenzó con una fuerte ofensiva británica en Trinidad, Puerto Rico y Centroamérica. Si bien es cierto que el ataque se esperaba de antemano, no se pudo responder con la fuerza deseada. Las extensas costas que había que proteger, sumado al mal estado de los buques, la falta de recursos y la superioridad de fuerzas enemigas, provocó que se optara por una estrategia de mínimos, es decir, proteger el comercio en la medida de lo posible y apresar cualquier embarcación inglesa. Durante 1796 y 1797 la presión se concentró en el Caribe, donde se produjeron las acciones más peligrosas, pero la Armada pudo acometer varias expediciones esenciales para mantener el imperio, como por ejemplo el transporte de los situados y caudales. En el resto de los apostaderos americanos, la estrategia naval durante estos años se guió por la máxima precaución, esencialmente proteger los buques mercantes, hacer cruceros de reconocimiento por las costas y apresar toda embarcación enemiga.

A partir de 1798 la estrategia británica cambió: ya no se priorizarían los ataques o asedios directos y se optó por asfixiar lentamente al territorio americano con expediciones y bloqueos selectivos y efímeros. Esto provocó que la Armada tuviera una capacidad de maniobra reducida y que cualquier misión emprendida fuera difícilmente implementada. En estos años cada vez hubo más problemas para transportar caudales, los situados o el azogue,

---

99 Expedientes sobre el crucero de la corbeta de Atrevida a las Malvinas y el envío de caudales en la fragata Asunción a Cádiz en 1802, AGMAB, Expediciones, leg. 29, exp. 87; leg. 31, exp. 106.

100 Sobre comercio ilícito y clandestino en aquellas costas del Perú por bajeles extranjeros, marzo 1803, AGMAB, Expediciones, leg. 33, exp. 112.

101 El comandante de Marina del Callao manifiesta la necesidad de dos urcas en aquel Apostadero o tres si han de prestarse auxilios al de San Blas con lo que se proporcionarán ahorros al Real Erario, 4 noviembre 1801, AGMAB, Expediciones, leg. 30, exp. 135.

aunque se pudieron hacer algunas expediciones de reconocimiento por el Caribe. El comercio comenzaba a mostrar signos de estancamiento, y de hecho los Consulados pidieron recurrentemente algún tipo de protección, pero desde 1797 se había decretado el comercio de las potencias neutrales para mitigar el acoso británico. Esta situación de tensión latente se prolongó durante 1798 y se extendió por prácticamente todas las regiones del imperio americano. En Tierra Firme, el Río de la Plata y el Mar del Sur, la constante e incómoda presencia de buques sospechosos hizo que las navegaciones se ralentizaran o directamente que se suprimieran. La Armada, desbordada por los amplios frentes y la escasez de recursos, optó por una estrategia exigua que, en el mejor de los casos, se limitó a realizar cruceros con fines disuasorios. La transferencia de embarcaciones entre los diferentes apostaderos americanos permitió dotar a las regiones más desprotegidas de unos medios mínimos.

Todo ello hizo que el imperio americano llegara a una situación límite en torno a 1800. Las relaciones comerciales con bandera española se redujeron drásticamente, la presencia de buques enemigos en las inmediaciones de los puertos se hizo cada vez más preocupante, el transporte de caudales dentro del imperio y con la metrópoli quedó detenido y se llegó a una situación de plena incomunicación al no recibir correspondencia ni órdenes. Esto provocó que la estrategia naval se basara sencillamente en la inactividad de facto. La Escuadra de Operaciones había quedado disuelta en diciembre de 1799 y las expediciones que se llevaron a cabo apenas pudieron cumplir su cometido. Con la firma de los acuerdos preliminares de paz, a finales de 1801, la situación cambió radicalmente. Las embarcaciones de guerra fueron movilizadas rápidamente y su principal objetivo fue transportar caudales a la península ibérica. Además, debido a los problemas ocasionados en la guerra, los Correos Marítimos quedaron incorporados a la Armada y los comandantes de los apostaderos americanos trataron de disponer de suficientes embarcaciones guardacostas.

## Referencias bibliográficas

- Albi, Julio, *La defensa de Indias (1764-1799)*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1987.
- Alfonso Mola, Marina, «El comercio marítimo de Cádiz, 1797-1805», en Ramos Santana, Alberto; Guimerá, Agustín y Butrón Prida, Gonzalo (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, 259-298.

- Alfonso Mola, Marina y Martínez Shaw, Carlos, «El comercio exterior de Manila bajo el decreto de neutrales (1798-1801)», en Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, UNED, 2009, 529-549.
- Arévalo Hernández, Decsi, «Guerra y fiscalidad en el tránsito del Virreinato a la República: Nueva Granada, 1796–1821», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas/ Anuario de Historia de América Latina*, 48, Berlín, 2011, 31-56. Disponible en: <https://doi.org/10.7767/jbla.2011.48.1.31>
- Arregui Martínez-Moya, Salvador, *El Real Consulado de La Habana, 1794-1834*, Murcia, Universidad de Murcia, 1992.
- Bellver Amaré, Fernando, *El hundimiento de la Monarquía hispánica*, Madrid, Machado Libros, 2009.
- Black, Jeremy, «Naval Power in the Revolutionary Era», *Defence Studies*, 7:2, 2007, 171-192. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/14702430701337975>
- Bonialian, Mariano A., *La América española: entre el pacífico y el atlántico.: Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, Colegio de México, 2019.
- Brendecke, Ardnt, *Imperio e información: funciones del saber del dominio colonia español*, Madrid, Iberoamericana, 2016.
- Calvo Maturana, Antonio. «La Guerra de las Naranjas: una página arrancada de la Historia Militar española», en Castañeda Delgado, Paulino (coord.), *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América*, Madrid, Deimos, vol. 1, 2005, 145-162.
- Carrasco González, Guadalupe, «Comercio y navegación entre Estados Unidos y España: el problema de la neutralidad (1795-1808)», en Barrientos Márquez, María del Mar y Gullón Abao, Alberto (eds.), *América y el mar*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2019, 209-226.
- Casado, David, *La Marina Ilustrada: sueño y ambición de la España del XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa y Antígona, 2009.
- Cervera Pery, José, *La Marina de la Ilustración*, Madrid, San Martín, 1986.
- Chauca García, Jorge, «La defensa de la América Meridional durante la segunda mitad del siglo XVIII: entre la amenaza inglesa y el impacto revolucionario francés», en Guimerá, Agustín y Peralta, Víctor (eds.), *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Madrid, CSIC, 2005, 631-646.
- Chauca García, Jorge, *De comerciante a gobernante: Ambrosio O'Higgins, virrey del Perú, 1796-1801*, Madrid, Sílex, 2019.
- Chinchilla Galarzo, Ainoa, «El Tratado de San Ildefonso de 1796: ¿pragmatismo político, error de Godoy o Pacto de Familia pero sin familia», en Pérez Samper, María Ángeles y Betrán Moya, José Luis (eds.), *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2018, 680-690.

- Feldboek, Ole. «Eighteenth-century Danish neutrality: Its diplomacy, economics and law», *Scandinavian Journal of History*, 8, Estocolmo, 2008, 3-21. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/03468758308579014>
- Fernández Duro, Cesáreo, *La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, tomo VIII, Madrid, Sucesores de Rivadeneira, 1902.
- Fernández Hernández, Bernabé, «Dificultades del comercio de neutrales en Centroamérica a fines del siglo XVIII y principios del XIX», en Armillas Vicente, José Antonio (ed.), *VII Congreso Internacional de Historia de América*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1998, 1421-1444.
- Fisher, John R., *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Furse, George A., *1800 Marengo and Hohenlinden*, Londres, Naval & Military Press, 2009.
- García-Baquero González, Antonio, *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972.
- García-Baquero González, Antonio, «Estados Unidos, Cuba y el comercio de “neutrales”», *Revista de la Universidad Complutense*, 107, Madrid, 1977, 117-142.
- Gómez Pérez, Carmen, *El sistema defensivo americano: siglo XVIII*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- González-Ripoll, María Dolores, *Trinidad, la otra llave de América. Descripción de la isla de Trinidad por Cosme Churruca y la expedición del Atlas de la América Septentrional (1792-1810)*, Caracas, Departamento de Asuntos Públicos de Lagoen, 1992.
- Guimerá, Agustín, «Bloqueos navales y operaciones anfibias: la perspectiva española», en Guimerá, Agustín y Blanco, José María (eds.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Marcial Pons, 2008, 79-98.
- Guimerá, Agustín, «La estrategia», en Guimerá, Agustín y Chaline, Olivier (eds.), *La Real Armada y el mundo hispánico en el siglo XVIII*, Madrid, UNED, 2021, 103-136.
- Hamnett, Brian R., *La política española en una época revolucionaria, 1790-1820*, México, FCE, 1985.
- Jordaan, Han y Wilson, Victor, «The Eighteenth-Century Danish, Dutch and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean: Continuity and Change», en Ostindie, G. y Roitman, J. (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800*, Leiden, Brill, 2014, 273-308.
- Karsh, Efraim, *Neutrality and Small States*, Londres, Routledge, 1988.
- Kuethé, Allan, *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada, 1773-1808*, Bogotá, Banco de la República, 1993.
- Kuethé, Allan, «La crisis naval en tiempos de Carlos IV», *Minervae Baeticae*, 42, Sevilla, 2014, 269-281.

- Kuethe, Allan J. y Andrien, Kenneth J., *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: Guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*, Bogotá, Editorial Universidad del Rosario, 2018.
- Limpo, Luis. «Proyección americana de la Guerra de las Naranjas y Tratado de Badajoz», *Revista de Estudios Extremeños*, 57, Badajoz, 2001, 919-962.
- López-Cordón Cortezo, María Victoria, «Entre Francia e Inglaterra: intereses estratégicos y acuerdos políticos como antecedentes de Trafalgar», en Ramos, Alberto, Guimerá, Agustín y Butrón, Gonzalo (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, 16-60.
- Marchena Fernández, Juan, *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- Marchena Fernández, Juan, *Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada, 1700-1825*, Madrid, Doce Calles, 2018.
- Martín Ruiz, José María, «Carlos IV y América: la Real Cédula de 5 de octubre de 1796 y sus consecuencias en el Nuevo Mundo», *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 16, Málaga, 1994, 321-333.
- Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina, «La introducción de la Matrícula de Mar en Indias», en Martínez Shaw, Carlos y Oliva Melgar, José María (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, 271-284.
- Martínez Valverde, Carlos. «Sobre las fuerzas sutiles españolas en los siglos XVIII y XIX», *Revista de Historia Naval*, 36, Madrid, 1992, 31-54.
- Mazzeo de Vivó, Cristina A., «El circuito comercial en el Pacífico Sur durante la guerra entre España e Inglaterra visto a través de una triada de comerciantes conectados, 1796-1816», *América Latina en la Historia Económica*, 28, México, 2021, 1-27.
- Morales Padrón, Francisco, *Trinidad española*, Sevilla, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2011.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*, México, Bonilla Artigas Editores, 2015.
- Pearce, Adrián J. *El comercio británico con Hispanoamérica, 1763-1808*, México, Colegio de México, 2017.
- Pérez Aparicio, Josefina, *Pérdida de la Isla Trinidad*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1966.
- Piniella, Francisco. «El papel de la Armada española en el correo marítimo con Indias», *Academus*, 19, Madrid, 2015, 59-78.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, «Un departamento de marina en tránsito. Discusiones en torno al traslado de las funciones navales de San Blas a otros parajes novohispanos (1768-1796)», *Revista española del Pacífico*, 25, Madrid, 2017, 169-194.
- Richmond, Arthur A. «Napoleon and the Armed Neutrality of 1800. A Diplomatic Challenge to British Sea Power», *Royal United Services Institution*

- Journal*, 104, Washington, 1959, 186-194. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/03071845909429696>
- Rodger, A.B., *The War of the Second Coalition, 1798-1801: A Strategic Commentary*, Oxford, Clarendon Press, 1964.
- Rodger, N.A.M. «Los bloqueos británicos durante las guerras de la Revolución y el Imperio, 1793-1815», en Guimerá, Agustín y Blanco, José María (coords.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio*, Madrid, Marcial Pons, 2008, 23-38.
- Rodríguez González, Agustín R., «La Marina ilustrada: reflexiones sobre su eficacia combativa», en García Hurtado, Manuel Reyes (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, 207-232.
- Sáez Abad, Rubén, «La defensa de la América española frente a Inglaterra en el siglo XVIII», en Garduño Domínguez, Gustavo y Andreu Gálvez, Manuel (eds.), *América en el mundo hispánico: una revisión jurídica, histórica y política*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2019, 309-331.
- Schlez, Mariano, «Los comerciantes de Buenos Aires frente al comercio de neutrales (1796-1806)», *Temas Americanistas*, 30, Sevilla, 2013, 63-86.
- Sellers-García, Sylvia, *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*, Stanford y California, Stanford University Press, 2014.
- Serrano Álvarez, José Manuel, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII: historia y construcción naval: (1700-1805)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018.
- Silva, Hernán Asdrúbal, «La guerra de 1796 y la apertura rioplatense al tráfico marítimo internacional», en Aguado, Jesús; Lobato, Isabel y Oliva, José María (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, 303-323.
- Stein, Standley J. y Stein, Barbara, *Edge of Crisis: War and Trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2009.
- Suárez Rivas, Antonio, *Influencia de la Guerra Anglo-española de 1796 en la estructura comercial de la Capitanía General de Venezuela*, Miranda, Comisión Centenario del Nacimiento de Don Rómulo Gallegos, 1986.
- Suárez Sánchez, Fernando H., «Las Matrículas de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII», *Historiolo. Revista de historia regional y local*, 11/21, Bogotá, 2019, 329-349. Disponible en: <https://doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72851>
- Torres Sánchez, Rafael, *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Desperta Ferro, 2021.
- Valdez-Bubnov, Iván, «Pensamiento táctico y liderazgo estratégico: la evolución de la doctrina naval española entre los siglos XVII y XVIII», en Guimerá, Agustín (ed.), *Liderazgo estratégico en España, 1492-2018*, Madrid, UNED, 2019a, 39-64.
- Valdez-Bubnov, Iván, «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo

«DEFENDER LOS PUERTOS O PUERTAS EN AQUELLAS INDIAS»

- siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia Moderna*, 32, Madrid, 2019b, 123-160. Disponible en: <https://doi.org/10.5944/etfiv.32.2019.22245>
- Vázquez Cienfuegos, Sigfrido, *Tan difíciles tiempos para Cuba. El gobierno del marqués de Someruelos (1799-1812)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2008.
- Victoria Ojeda, Jorge, «Piratería y estrategia defensiva en Yucatán durante el siglo XVIII», *Revista Complutense de Historia de América*, 20, Madrid, 1994, 129-144.

Recibido, 31 de marzo de 2022  
Segunda versión, 9 de julio de 2022  
Aceptado, 12 de agosto de 2022