

LA GUERRA DE SUCESIÓN EN EL ESCENARIO AMERICANO: LA ACTITUD NAVAL

José CERVERA PERY
Correspondiente de la Real Academia de la Historia

De los tres centenarios cuya conmemoración se celebra en el presente año 2000 —nacimiento de Carlos V, confección de la carta de Juan de la Cosa e instauración de la monarquía borbónica en la persona de Felipe V—, quizá sea este último el más significativo por cuanto comporta el enfrentamiento de dos concepciones de la monarquía: la centralista y la que podríamos llamar foralista o pactista, la misma que había estado en vigor desde que los Reyes Católicos habían unido los distintos reinos peninsulares bajo una misma corona. Implica además un cambio estructural y de mentalidades, ya que los Borbones van a encarar la administración del todavía extensísimo imperio hispano con otra mentalidad. La Corona se encuentra sustituida por el Estado; lo personal y carismático por lo impersonal y burocrático; el válido aprovechado por el funcionario profesionalizado y los consejos reales por los ministerios o secretarías. Su establecimiento entroniza una fecha importante: la del 14 de septiembre de 1714 para que esta significada transformación quede reflejada en el ámbito naval, con la creación un año más tarde de la Secretaría de Marina e Indias (1). No será, sin embargo, este hecho por demás trascendente el objeto de este estudio que se contrae a tiempos anteriores y nada gratos, con el análisis de la actitud naval en el amplio escenario americano —Atlántico, Pacífico y Caribe— durante la guerra de Sucesión.

Una herencia conflictiva

La guerra de Sucesión a la Corona española que se desencadena a causa de la muerte sin descendencia del último Austria, Carlos II y de su controvertido testamento, ha sido siempre un tema atrayente por las consecuencias de todo orden que comportó para las relaciones internacionales en general, y para la vida española en particular. Porque este largo conflicto no es sólo un episodio de la historia interna de España, sino un conflicto europeo donde toman cuerpo los intereses antagónicos de Austria, Inglaterra, Holanda, Portugal y Saboya, por una parte, y de Francia y España por otra.

(1) Los historiadores, al referirse al resurgimiento naval español, parten generalmente del intendente Patiño —que gobierna la Armada después de firmada la Paz de Utrecht— y lo continúan en Campillo, Ensenada, Valdés, etc., a lo largo de todo el siglo XVIII. Sin embargo, hubo otros impulsores en años difíciles, como Bernardo Tinajero de la Escalera, Andrés de Pes y Antonio Gastañeta, ya que la política de reconstrucción de la flota se había iniciado antes de 1714.

Como se ha señalado acertadamente, la guerra de Sucesión abarca un doble planteamiento. En primer lugar es una guerra civil y los fenómenos internos españoles buscan su respaldo en las rivalidades europeas; en segundo término, las principales naciones europeas se adscriben a cada uno de los bandos de la guerra civil, con lo que el conflicto se internacionaliza y los enfrentamientos europeos se encuadran en el marco de la guerra de Sucesión española (2).

Inglaterra temía que, a la muerte de Carlos II, su herencia pudiera hacer surgir una nueva potencia hegemónica —Francia o Austria—, lo que supondría un grave peligro para el equilibrio de las potencias dentro del complicado marco de las relaciones internacionales. Por ello cuando se conoce la designación del duque de Anjou en el testamento de Carlos II, debido sobre todo a presiones del Consejo de Estado, el de Castilla, Luis XIV —que ve el cielo abierto para sus ambiciones personales—, e incluso de la Santa Sede, Inglaterra, aliada con Holanda y Portugal, decide apoyar al candidato Carlos de Austria; pero no lo hace solamente para evitar un posible eje Madrid-París, sino para utilizar la guerra de Sucesión en su propio beneficio, sobre todo en los escenarios americanos del Atlántico y del Pacífico, donde la respuesta naval española sería muy limitada; y, aunque no consiguió sentar en el trono español a su pretendiente, en el fondo sería la vencedora de esta contienda en el orden internacional, y el Tratado de Utrecht con el que finalizaría la misma, la convertiría en el árbitro de Europa y será el fundamento de la preponderancia británica durante todo el siglo XVIII (3).

Por otra parte, los ingleses conseguirán dar un duro golpe al monopolio español en América con la introducción en el Tratado de las cláusulas referentes al navío de permiso y el asiento de negros, que favorecerán el desarrollo de un activo contrabando, como base de penetración británica, cada vez más intensiva en el Nuevo Continente.

En el orden interno español, la guerra de Sucesión dio como resultado el triunfo de la opción francesa. Felipe de Anjou será reconocido por los aliados como Rey de España después de que renuncie a sus posibles derechos al trono de Francia por la muerte del Delfín. Ello significará la introducción en la Península del centralismo racionalista de cuño francés, cuya consecuencia más directa fue la supresión de los fueros de los reinos periféricos, respetados por los reyes de la casa de Austria, y que el archiduque había prometido mantener si era elegido como rey de España; pero esto ya es harina de otro costal (4).

(2) Se ha comparado incluso la guerra de Sucesión con la guerra civil española de 1936, en la que los dos bandos contendientes reciben apoyo de potencias europeas, democráticas o totalitarias, y en cierto modo se produce una internacionalización del conflicto con intereses encontrados.

(3) Gracias a sus anexiones territoriales en el Mediterráneo: Gibraltar, Malta, Menorca, puntos todos estratégicos, aunque al final no conservará más que Gibraltar, todavía irredento.

(4) La derrota militar de los seguidores del partido austriaco permitió a los monarcas de la casa de Borbón llevar a cabo una política niveladora que afectó principalmente a Cataluña, y que lejos de hundirla, al mismo tiempo que arruinaba sus privilegios y fueros, hizo posible un renacimiento de la economía catalana beneficioso para el cuerpo entero de la monarquía hispánica.

Una Marina en decadencia

Como ha señalado Pérez Mallaina (5) los comienzos del reinado de Felipe V, en cuanto al aspecto naval se refiere, no pudieron ser más duros. En 1700 las fuerzas navales de que disponía la nación, diseminadas en muchas escuadras de muy pocos barcos, eran más que precarias y la guerra de Sucesión que estalló en 1702 las debilitó aún más, hasta el extremo de que eran muy pocos los buques armados que podían ostentar el pabellón español.

Los problemas de esta patente decadencia, que venían arrastrándose desde el reinado de Carlos II, obedecían a diversas razones. En primer lugar la posesión de muy pocos barcos y mala distribución de los mismos con demasiadas agrupaciones (armadas) deficientemente estructuradas y pobremente financiadas. En segundo término una escasez casi total de bases de apoyo en tierra tanto funcionales como logísticas, ya que hasta la aparición de los arsenales los navíos de las distintas armadas se reparaban por lo general en el caño de La Carraca o en el carenero del puente de Zuazo en San Fernando, con escasez de medios y lógicas dificultades de mantenimiento por falta de almacenes e incluso de repuestos. Existía también una acusada dependencia en materia de construcción naval con respecto a Holanda, dependencia peligrosa por cuanto a principios el siglo XVIII Holanda se aliaba con los enemigos de Felipe V y, por último, evidentes problemas de falta de personal, ya que la mayoría de los enrolados eran licenciados al término de una campaña y los intentos de creación de una matrícula naval habían fracasado.

Pero, aunque España había perdido gran parte de su influencia política en el continente europeo, aún poseía un gran imperio ultramarino al que sólo podía llegarse por barco, lo que exigía como atención primordial la existencia de una Marina fuertemente operativa, ya que las posesiones españolas en las Indias se habían mantenido prácticamente intactas durante el siglo XVII a excepción hecha de la pérdida de algunas islas en el Caribe, por lo que para hacer frente a cualquier contingencia en el escenario naval americano se ordenó en 1700 que se reuniesen en Cádiz todos los buques disponibles con un resultado desolador, ya que en aquellos momentos sólo se podía disponer de cuatro navíos y el patache de la Armada del Océano, así como de la capitana y almiranta de la Armada de la Avería y su patache. El resto de las embarcaciones ya estaban en América, mal que bien, aplicadas a diferentes misiones.

Los únicos navíos construidos entre el período de la guerra de Sucesión y la Paz de Utrecht lo fueron en 1702 y 1704. En abril de 1703 llegó a Veracruz la nueva capitana de la Armada de Barlovento, un navío construido en Campeche y llamado *Nuestra Señora de Guadalupe*, tenido por el mejor buque de la Armada en dicha época. En diciembre del mismo año son entregados el *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*, de características similares pero de inferior calidad, por lo que durante varios años —y ello es altamente

(5) PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La política naval española en el Atlántico durante la guerra de Sucesión (1700-1715)*. Sevilla, 1979. Libro muy bien trabajado y muy completo.

significativo— el *Guadalupe* será el único buque útil que España tendrá en la fachada atlántica (6).

La lucha por las rutas oceánicas fue uno de los principales aspectos de la guerra y desgraciadamente, como se ha dicho, España no contaba con las fuerzas navales necesarias para realizar la defensa de sus intereses, sobre todo en la lejana América, pero el dramatismo de los combates librados en el suelo peninsular, en los que Felipe V estuvo a punto de perder el trono, forzaron a que todos los recursos de la Corona se concentrasen en abastecer y socorrer a los ejércitos que defendían la causa de la dinastía borbónica. Y no fue posible hallar dinero con que restablecer el poder naval español, y como la defensa de las rutas trasatlánticas era vital, ya que a través de ellas llegaba la plata de las Indias, hubo de acudir a procedimientos excepcionales, como la solicitud de ayuda a la Marina francesa, y recurrir a la iniciativa privada para que proporcionase medios de defensa y protección para los convoyes. La primera solución fue terriblemente cara y onerosa pues los franceses cobraron grandes sumas por su colaboración, y en la segunda se forzaron en demasía la expedición de patentes de corso, como contraprestación a las ayudas.

A pesar de todo la guerra puso también de manifiesto que, dentro de la escasez de los recursos navales españoles, era precisamente en los mecanismos de la Carrera de Indias donde residían los rescoldos del antiguo poder español y donde solamente los buques de la Armada de la Avería y los navíos comprados y armados por los negociantes de la Carrera pudieron mantener abierta la derrota de Nueva España. Vendrán tiempos mejores, cuando se inicie efectivamente las constantes navales del resurgir borbónico, pero ello cae ya fuera de los límites temporales de este estudio (7).

Un escenario lejano pero comprometido

Al asumir Felipe V la Corona de España, los franceses se las prometieron muy felices —sobre todo Luis XIV— aspirando a una serie de ventajas en América, aunque ello fuera en detrimento de los intereses españoles, y amparados en la crítica situación de su Marina, que precisaba de la protección de las fuerzas navales francesas para escolta de las flotas de Indias. Las circunstancias incluso habían cambiado en los últimos años del siglo XVII, ya que,

(6) En el mando realizó una tarea incansable el capitán de navío, que más tarde llegará a teniente general, don Andrés de Pes, que junto a Tinajero de la Escalera son los personajes más importantes de este período.

(7) Tinajero de la Escalera asimiló plenamente las enseñanzas de la guerra y la Paz de Utrecht en el sentido de que España debía tener una Marina de guerra potente si quería volver a dominar las vías de acceso de sus posesiones ultramarinas, reconstrucción naval que había que hacer rápidamente porque la pérdida de control en las comunicaciones podía determinar la pérdida misma de los territorios ultramarinos, entendiendo igualmente que la Carrera de Indias, con el fundamento de los negocios indianos, era la fuente casi exclusiva de donde podía volver a brotar el poderío naval español. Después vendrían Patiño y Ensenada, pero ello tiene ya otras lecturas.

aunque el 15 de febrero de 1699 se había expedido una real cédula que ordenaba poner en situación de alerta todos los puertos del Mar del Sur ante la noticia de que pasaban a las Indias navíos franceses, conocida meses más tarde la paz con Francia, de superior orden, se resolvió dejar entrar a los puertos de las Indias a los bajeles franceses, venderles alimentos y dejarlos carenar, resguardándolos incluso de los ataques enemigos.

Las expectativas, por tanto, parecían favorables a la concordia, pero la guerra de Sucesión vino a trastocar todo. En 1702 se conoció la cédula de enero anterior sobre el armamento que preparaban ingleses y escoceses para la conquista de Darién y su posterior paso al Mar del Sur, por lo que las costas del virreinato mantenían dobladas centinelas. Pero Luis XIV sabrá sacar buen partido de la adjudicación de la Corona de España a su nieto, afianzando la presencia gala en el escenario americano en las bocas del Misisipí, lo que entrañaba la extensión del dominio francés en la zona oriental de la fachada norte del golfo de México, y si a ello se une su asentamiento en las Antillas y la firma en 1701 del tratado de asiento de negros con la Compañía francesa de Guinea, se tendrá una idea clara de su preponderancia en el área. Y estas rivalidades comerciales entre Francia e Inglaterra en la búsqueda del monopolio en el suministro de negros se van a hacer presentes en el escenario americano de la guerra de Sucesión.

Pero en referencia a las Indias durante el conflicto, su crisis política fue menos acusada que la vivió que la península, y los choques armados en tierras y aguas americanas, aunque importantes en ocasiones, distaron de ser decisivos. En 1702 se presenta una escuadra inglesa ante La Habana que pide al gobernador la rendición de la ciudad para el pretendiente austriaco, pero es rechazada por las defensas de la ciudad. En 1705 se toma por los españoles, en el Río de la Plata, la colonia de Sacramento —que será una moneda de fácil trueque— ante la actitud de Portugal en favor del Archiduque, aliado formal de Inglaterra tras el Tratado de Methuen por el que quedan Portugal y Brasil supeditados a los británicos en amplio campo de subordinación. Aspectos negativos hubo, como la pérdida de la flota del marqués de Casa Alegre en dos acciones cerca de Cartagena de Indias en 1708 y 1711, y allí quedaron el *San Jorge* y el *San Joaquín* llegados a América en 1706. El *Nuestra Señora de Guadalupe*, al mando de Andrés de Pes —uno de los futuros reformadores de la Marina borbónica—, fue el buque más destacado en la actitud naval, llegando a realizar un viaje entre La Habana y Brest en treinta y cuatro días, y apresando en 1709 un convoy inglés de seis velas en el golfo de México. En 1712 españoles y franceses atacan las islas británicas de Saint Kitts y Nevis, y la Armada de Barlovento, a trompicones y sin gran continuidad, mantiene diversas acciones en la América Central. Decididamente el marco de la guerra de Sucesión se ha extendido en buena parte en el escenario americano. Pero la importancia de la guerra de Sucesión, desde el punto de vista de la Armada, estará más que en las acciones bélicas en el proceso de reorganización que se iniciará tras la Paz de Utrecht, cuando Europa ha desaparecido casi por completo de nuestro horizonte.

La guerra de Sucesión y la irrupción filibustera

Como ha señalado Julio Albi (8), la expansión española y la riqueza de los nuevos dominios en América despertaron a un tiempo la codicia y animosidad de las potencias que no habían participado ni en su descubrimiento ni en su conquista, por lo que agotadas las reclamaciones en el terreno diplomático, América se convertiría en teatro de operaciones bélicas, aunque en unos primeros momentos en forma independiente respecto al escenario europeo.

Siendo el Atlántico, por otra parte, la vía de acceso a Europa de los tesoros indianos, sería en este marco donde habrían de producirse los más recios ataques piráticos y correlativamente construirse las más grandes fortificaciones para defenderlos. Aquella fachada del continente cara al Viejo Mundo era a la vez la más accesible para las armadas procedentes de él. El oro y la plata, conducidos trabajosamente en diversas etapas y por distintas rutas del Caribe, resultaba más provechoso cogerlos ya reunidos, y aunque los intentos, en una visión de conjunto, tuvieron escasos éxitos, bastó que lo tuvieran en un par de veces para que se intentara insistentemente, generando costosas medidas de seguridad. Concretamente, aparte de las fortificaciones de los puertos, primordiales en los dispositivos de defensa, aquellos convoyes de escoltas denominados galeones y flotas exigieron, pero no siempre consiguieron, durante todo el reinado de la Casa de Austria y buena parte del borbónico, una cuidadosa protección hasta su arribo a Sevilla o Cádiz.

El tesoro como botín era al final el objeto y la causa de la codicia de las naciones enemigas, pero la riqueza no se producía en las bien artilladas costas del Caribe ni en las pobres costas que lo rodeaban, sino en el interior de dos tradicionales virreinos, Nueva España y Perú, y si bien el primero contaba con costas atlánticas en el seno mexicano, el segundo —más rico— sólo miraba al Pacífico.

Las dificultades de transporte por este mar eran bien conocidas de piratas y filibusteros que procuraban sacar mayor provecho de ellas. En Arica embarcaba la plata bajada de Potosí y llegaba a El Callao, puerto de la capital de Lima, siendo Panamá su último destino antes de ser bajado a tierra y transportado a Portobelo para su embarque y remisión a la Península, mientras que en la costa del Pacífico de Nueva España el punto neurálgico resultaba ser Acapulco, lugar de arribo del exótico galeón de Filipinas, cargado de marfiles, sedas y corales, como de su retorno a Manila con mercaderías europeas, por lo que todo el empeño de la Corona se dirigía a salvaguardar la conservación de estos puntos clave.

Aprovechando el pleito sucesorio entre Austrias y Borbones en la guerra de Sucesión, corsarios ingleses y holandeses atacan en 1702 Puerto Rico, en un desembarco cerca de Arecibo, donde fueron claramente rechazados por las milicias de la isla. Tampoco tendrá mayor suerte otra expedición inglesa que

(8) ALBI, Julio: *La defensa de las Indias (1674-1790)*. Instituto de Cooperación Hispanoamericana. Madrid, 1990. Libro muy documentado sobre el tema.

repite el intento dos meses más tarde guiada por el contrabandista español Francisco Ramos que, reconocida su traición, será ejecutado de un machetazo. Al siguiente año tuvo lugar una incursión holandesa en el puerto de Guadianilla, muy castigado por anteriores expediciones filibusteras, pero los escasos lugareños, al mando de Domingo Pacheco, les hicieron frente valientemente y consiguieron rechazarlos en dura pelea, en la que se llegó al cuerpo a cuerpo. También los españoles contratocaban y en ese mismo año el gobernador de Santo Domingo, Juan de Chaves, envió una expedición contra las islas Lucayas que asolaron las islas inglesas de Siguatey y Providence, causándole a los británicos más de un centenar de muertos e igual número de prisioneros, además de veintidós cañones y tres navíos, hechos recogidos en la *Gaceta de Madrid* de 26 de diciembre de 1702.

Las costas del Pacífico también supieron de las actividades de corsarios, piratas y filibusteros. El inglés William Dampierr las recorrió en actitud amenazadora hasta que fue auyentado por la Armada del Mar del Sur. Como ha escrito Hugo O'Donnell (9), junto a los buques españoles se autorizó también a intervenir a tres fragatas francesas de unas 300 toneladas y treinta cañones a cambio de licencias comerciales. Fue en este caso la primera colaboración hispano-francesa, que habría de repetirse en nuevas acciones combinadas.

También los ingleses Rogers y Wood desembarcaron con dos naves en Guayaquil en 1709, donde causaron diversos daños sin lograr demasiado provecho. Un año antes, y sobre el escenario atlántico, la flota de galeones en tránsito desde Portobelo a Cartagena fue atacada por el almirante inglés Charles Wager, quien capturó el navío *Gobierno* con abundantes caudales, hundiendo después a la capitana *San José* y obligando a varar otras naves. Pero esta acción puede encuadrarse como derivada del enfrentamiento naval anglo-español propiciado por la guerra de Sucesión.

En todas estas acciones, los aventureros del mar pudieron encontrar siempre algún gobernador holandés o francés que les diera patente para actuar contra las posesiones del candidato enemigo a la Corona española e incluso contra las potencias que le apoyaban.

El término de las hostilidades oficiales entre España e Inglaterra al firmarse la Paz de Utrecht no supuso, sin embargo, el final de las incursiones inglesas, que vuelven a tomar incluso atisbos piráticos. Nuevos apresamientos en la costa peruana obligaron a mayores medidas de defensa, y tampoco el Caribe quedaría enteramente «pacificado» con la llegada de la paz. El hilo conductor de tales hechos y actitudes se extenderá más allá de los términos fijados para este análisis (10).

(9) O'DONNELL, Hugo: *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Colecciones Mapfre. Mar y América. Madrid, 1992. Magnífico trabajo exponente del esfuerzo español por la conservación del ámbito del Pacífico frente a las aspiraciones de las potencias extranjeras.

(10) Todo el siglo XVIII, salvo contadísimas excepciones, es una continua pugna hispano-inglesa en escenarios navales americanos. (Guerra de «la oreja de Jenkins»), de los siete años,

Las consecuencias de la Paz de Utrecht en el escenario americano

Con la coronación del archiduque Carlos como emperador de Austria, las circunstancias cambian, pues las naciones que le apoyaban en sus pretensiones a la Corona española no ven ahora con buenos ojos que se constituya un fuerte imperio europeo del que puedan formar parte los españoles. Se llega, por tanto, al Tratado de Utrecht entre España, Francia y Gran Bretaña —bajo la actitud recelosa de Alemania y Holanda—, y se devuelve a Portugal la colonia del Sacramento, tomada ocho años antes. Inglaterra —la gran beneficiada del tratado— consigue el asiento de negros, detentado hasta entonces por Francia y se mantiene la concesión del navío de permiso, inagotable fuente de contrabando, por lo que, desarticulado el poderío francés ultramarino, España queda inerme frente a Inglaterra en sus costas peninsulares y americanas y va a sufrir sus ataques sobre la navegación y los puertos españoles de las dos orillas atlánticas y aun de las del Pacífico y Filipinas. Poco ha de adelantarse, en una primera fase, en la recuperación del poder efectivo de España en sus posesiones transoceánicas. No faltarán ideas ni incentivos, pero sí recursos, y la postración del poder naval español será un factor muy negativo.

La Paz de Utrecht, firmada en 1713, tuvo para España consecuencias muy importantes en su escenario americano. La pérdida de todas sus posesiones en Europa la conminaban a poner toda su atención en las tierras del otro lado del Océano, por lo que a partir de entonces los territorios americanos se convirtieron en la principal responsabilidad de la Corona española. Francia, otra de las perdedoras de Utrecht, agobiada y agotada, tuvo que ceder —ya se ha dicho— el contrato de asiento de negros a una compañía inglesa, la que obtiene además de la exclusividad en la introducción de esclavos, el navío de permisión. Tanto para España como para Francia el Tratado de Utrecht podía llamarse mejor «dictado», ya que Inglaterra, con su sistema de equilibrio puesto sobre la mesa de negociaciones, no trataba de establecer un sistema pacífico, sino de ascender a primerísima potencia e imponer su dictado al resto de las mismas. Pero las nuevas crisis que de inmediato surgen demostrarán la inestabilidad del sistema.

Desde la Paz de Utrecht hasta la guerra de los Siete Años en que nuevamente surge la rivalidad anglo-francesa con la guerra por el Canadá, España está ausente de las confrontaciones internacionales; pero el Caribe, escenario en el que miden sus fuerzas las potencias europeas rivales, es un centro de atención al que dedicar esfuerzos y ello pesa en el ánimo de los nuevos impulsores de la Armada. Habrá, por tanto, un proceso de revitalización con la mejora del soporte naval en buques e instalaciones, un mayor desarrollo de la industria marítima con la creación e instalación de compañías de comercio y hasta se crearán nuevos dispositivos orgánicos con los que se pretende una

ataques continuados a las costas españolas en América.) La amistad con Francia será, por otra parte, una constante histórica que nos traerá no pocas complicaciones en el juego político de la época.

administración más ágil y adecuada, acorde con la protección militar de que hay que dotar a las Indias, en el racional y efectivo posicionamiento español en las mismas.

Bibliografía

- ALBI, Julio: *La defensa de Indias*. Instituto de Cooperación Iberoamericana. Madrid, 1990.
- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración: Resurgimiento y crisis del poder naval*. Editorial San Martín. Madrid, 1986.
- *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Colecciones Mapfre (España y el Mar). Madrid, 1992.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Colecciones Mapfre (España y el Mar). Madrid, 1992.
- LUCENA SARDOAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Colecciones Mapfre (Mar y América). Madrid, 1992.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La política naval española en el Atlántico durante la guerra de Sucesión (1700-1715)*. Sevilla, 1979.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar: *Armadas españolas en Indias*. Colecciones Mapfre (España y el Mar). Madrid, 1992.