

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

Gustavo PLACER CERVERA
Doctor en Ciencias Históricas

Introducción

La campaña llevada a cabo por las fuerzas de mar y tierra de la Gran Bretaña y la resistencia de las fuerzas españolas y criollas durante el sitio y toma de La Habana en 1762 es, sin lugar a dudas, un importante episodio de la historia militar y un acontecimiento de singular trascendencia en la historia de Cuba, de la región del Caribe, así como de España e Inglaterra.

La fuerza expedicionaria británica enviada a La Habana constituyó uno de los mayores contingentes militares que ha cruzado el Atlántico para invadir un territorio americano (1). Por ello, el estudio de los aspectos militares y navales de esta campaña, su concepción estratégica y táctica, su preparación, organización, aseguramientos logísticos y de todo tipo, así como su ejecución es un problema de suma importancia que la historiografía militar aún no ha resuelto integralmente, a pesar de la existencia de varias obras notables que, desde diferentes enfoques, han abordado el tema.

Una de las cuestiones que, en nuestra opinión, no ha sido abordada con toda la atención que merece ha sido la del papel desempeñado por los buques y personal de la Armada española en la defensa de La Habana, papel que, si bien es mencionado en libros y artículos que han tratado el tema, carece de un estudio especial. Con este trabajo nos proponemos contribuir a cubrir este vacío historiográfico.

Comenzaremos haciendo una breve síntesis de la campaña militar para analizar después la participación en la misma de buques y personal de la Armada española.

La campaña militar

El 5 de marzo de 1762 el núcleo básico de la expedición británica contra La Habana, formado por cinco navíos de línea, varias fragatas, 30 transportes de tropas y un número similar de buques de avituallamiento, salió del puerto

(1) Téngase en cuenta que La Habana, con su sistema de fortificaciones basado fundamentalmente en los castillos de El Morro, La Punta y La Fuerza, y contando además con una muralla que la circunvalaba, era considerada una plaza prácticamente inexpugnable. En ese sentido, más de un historiador ha dicho que La Habana había sido pensada como la Numancia americana.

GUSTAVO PLACER CERVERA

de Spithead, en la costa sur de Inglaterra (2). El teniente general George Keppel, conde de Albemarle (3), fue designado para mandar las tropas terrestres durante la campaña, mientras que el vicealmirante George Pocock (4), un jefe naval de gran experiencia, fue seleccionado para mandar las fuerzas navales.



A pesar de una fuerte tormenta en el Atlántico, la agrupación naval arribó intacta a Barbados el 20 de abril, y de allí se dirigió a Martinica, donde recibió refuerzos y comenzó a organizarse el contingente invasor. El 6 de mayo las fuerzas de Albemarle y Pocock zarparon de Martinica con rumbo a cabo San Nicolás, en la costa occidental de Saint Domingue (Haití). Allí, después de varios días de espera, se les unió una escuadra proveniente de Jamaica. Con

(2) Diario de Pocock, 5 de marzo. Public Records Office (en adelante, PRO), Admiralty (en adelante, ADM), 50/21.

(3) Albemarle no tenía una carrera militar brillante ni había ejercido el mando independiente de grandes unidades. La verdadera razón de su nombramiento, según estudiosos del tema, hay que buscarla en sus buenas relaciones con el duque de Cumberland, tío del rey, a quien éste otorgó el derecho de elegir al jefe de la expedición. Albemarle se había distinguido en la batalla de Culloden (Escocia, 1746), donde fue ayudante de campo del duque.

(4) Pocock había entrado en la Marina a los doce años. En 1755-1757, con el grado de contralmirante, fue segundo al mando y después jefe de la estación naval de la India Oriental. Más tarde fue promovido a vicealmirante. En 1761 se le ascendió a almirante. Por su valiente comportamiento en Chandernagore (Bengala Occidental, India), donde fue herido, se le conocía como el «héroe de Chandernagore».

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

ello, los británicos alcanzaban su primer objetivo: la concentración de un poderoso contingente de fuerzas navales y tropas al noroeste de Haití. La agrupación naval formaba un conjunto impresionante: 20 navíos de línea, 1 navío de 50 cañones, 5 fragatas, 3 bombarderos, 1 corbeta, 1 cúter y alrededor de 200 buques más entre transportes, barcos-almacén, hospitales y mercantes, llevando a bordo más 11.000 soldados y oficiales (5). El convoy salió de San Nicolás el 27 de mayo y se dirigió a La Habana, con el fin de mantener el carácter oculto y lograr la sorpresa siguiendo una ruta completamente inusual: el entonces casi desconocido canal viejo de Bahamas.

Pocock no contaba con prácticos confiables. Los intentos de reclutarlos en Martinica y Jamaica habían resultado infructuosos, y los que se obtuvieron en Providencia demostraron no tener calificación. El almirante británico contaba con una vieja copia de una carta náutica de procedencia española, que pudo contrastar con los burdos esquemas elaborados por los contrabandistas que se arriesgaban por el canal. No satisfecho, tomó la única medida cautelar que le era posible: enviar por delante un buque de exploración que reconociera el canal y señalizara los peligros. El 29 de mayo, la agrupación naval se adentró en el canal y cruzó de noche la parte más estrecha del mismo, entre cayo Confites y cayo Lobos, donde una gran fogata sirvió de faro. Procurando tomar todas las precauciones del caso, Pocock dispuso que, no obstante la señalización realizada por la avanzada, todos los buques echaran sus lanchas al agua y que éstas, junto con las fragatas y otras embarcaciones de menor calado, se situaran a proa y a ambos costados de los mismos, para avanzar siempre con la sonda y con señales.

El día 2 de junio la flota británica terminaba el cruce del canal sin el menor incidente, lo que constituyó una verdadera proeza que reflejó la pericia marinera de Pocock y de sus comandantes, oficiales y tripulantes (6).

El día 3 de junio se libraba el primer combate naval cuando la fragata británica *Alarm*, de 32 cañones, daba alcance a las españolas *Thetis*, de 22, y *Fénix* (7), de 18. Tras un combate de más de una hora, los buques españoles arriaron la bandera. Un poco más tarde, la fragata británica *Mercury* apresó otros dos buques españoles, un bergantín y una goleta.

El domingo 6 de junio la agrupación naval británica fue avistada desde La Habana. La sorpresa de las autoridades fue total. El día 7, temprano en la mañana, las fuerzas inglesas estaban ya dispuestas para el desembarco en la zona Cojímar-Bacuranao, al este del Morro. Simultáneamente, en una maniobra diversionista, Pocock se dirigió a la boca de la Chorrera (8), al oeste de la bahía, con 12 navíos y varias fragatas y buques de transporte. Frente a la Chorrera se echaron las lanchas al agua, las cuales, llenas de marineros, se acercaron a la orilla.

(5) Extracto de la lista oficial de fuerzas bajo el mando de Albemarle. SYRETT, David (dir.): *The Siege and Capture of Havana, 1762*, p. 126.

(6) Diario de Pocock, 29 de mayo-2 de junio (PRO, ADM/50/21).

(7) En algunas relaciones se le menciona como un buque de abastecimiento que había sido artillado.

(8) Desembocadura del río del mismo nombre, hoy conocido como Almendares.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Entretanto, en el tramo de costa Cojímar-Bacuranao, escogido por los atacantes como dirección principal, la primera ola del desembarco, compuesta por cerca de 4.000 hombres, comenzó a embarcar en barcazas de fondo plano, especialmente diseñadas para estas operaciones (9).

A las nueve de la mañana, las barcazas comenzaron a moverse hacia la playa, mientras la fragata *Mercury* y la corbeta *Bonetta* sometían a un fuerte bombardeo el pequeño fuerte de Bacuranao. A las diez y media comenzó a desembarcar la primera ola, y aproximadamente a las dos de la tarde todos sus integrantes se encontraban ya en tierra. Poco después comenzaba el desembarco en Cojímar, después de una fuerte preparación artillera que prácticamente demolió el fuerte allí situado. La operación de desembarco británica fue totalmente exitosa: en un único día fueron llevados a la costa un total de 11.800 oficiales y soldados, sin perder ni un solo hombre. Este éxito fue resultado de una cuidadosa planificación y una diestra ejecución. La rapidez, seguridad y precisión con que las fuerzas británicas desembarcaron denotaba, para la época, un alto grado de dominio de la operación anfibia.

Al día siguiente, 8 de junio, las tropas recién desembarcadas se dividieron. Un ala del ejército, mandada por el menor de los hermanos de Albemarle, el general William Keppel, se dirigió al Morro. Mientras tanto, la otra ala del ejército, dividida en varias columnas, la principal de las cuales mandaba el propio Albemarle, avanzó desde Bacuranao y Cojímar hacia Guanabacoa, villa situada varios kilómetros al este de la bahía de La Habana, la cual fue tomada el mismo día.

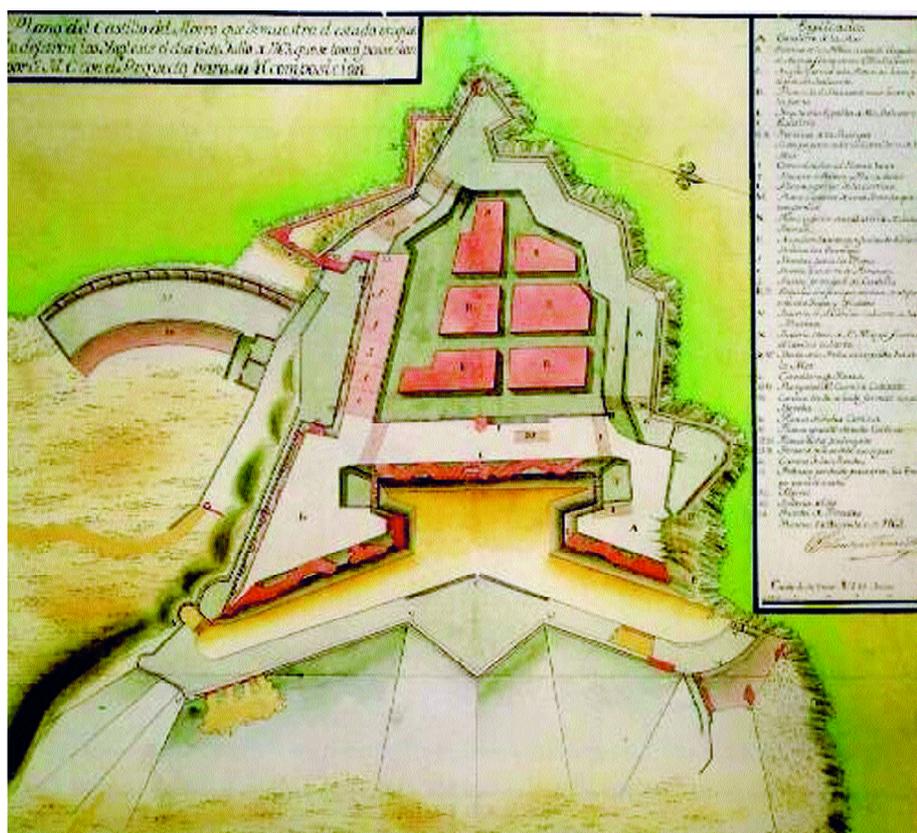
Mientras tanto, la Junta de Guerra convocada con urgencia por el capitán general y gobernador tomó una serie de medidas para hacer frente al ataque inglés; una de ellas fue la de fortificar La Cabaña, y a esos efectos, un destacamento de marineros, con grandes esfuerzos, subió hasta aquella altura cinco cañones. Otro acuerdo de la Junta fue el de designar oficiales de Marina en los principales cargos de la defensa de la plaza. Así, el capitán de navío Luis de Velasco fue puesto al frente de la principal fortaleza, el castillo del Morro, y el capitán de navío Manuel Briceño ocupó el mando de La Punta. Asimismo, personal de los buques fue enviado a reforzar las principales posiciones defensivas, como veremos en detalle más adelante.

Sin embargo, el día 8, abrumados por las noticias de los avances del enemigo, los integrantes de la Junta decidieron echar a pique dos de los navíos de la escuadra (luego se agregó un tercero) en el canal de la bahía, y el día 11 se da orden de abandonar La Cabaña, lo que sin duda fue un gravísimo error. Dicha posición fue ocupada enseguida por los británicos, que de inmediato comenzaron trabajos de fortificación y de ubicación de baterías en dicha altura dominante. Unos días más tarde comenzaba el asedio del Morro, que duraría casi cuarenta y cinco días y en el que el capitán de navío Luis de Velasco y sus hombres, muchos de ellos provenientes del personal de Marina,

(9) SYRETT, David: «The British Landing at Havana: An Example of an Eighteenth-Century Combined Operation», *Mariner's Mirror*, vol. 55, agosto, 1969, p. 327.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

con un derroche de actividad y un valor indescriptible pelearon incansablemente (10). El 30 de julio, los atacantes hicieron volar una mina que habían excavado al pie del muro del castillo y lograron abrir una brecha en el mismo. El Morro fue asaltado y capturado no sin que antes Velasco, su segundo al mando, el capitán de navío Vicente González Valor (el marqués de González), y numerosos oficiales, marineros, soldados, milicianos y esclavos cayeran combatiendo cuerpo a cuerpo (11). La ciudad capituló el 13 de agosto.



Plano del castillo de El Morro, en La Habana.

(10) En el reducido espacio que ocupaba el castillo de El Morro cayeron, durante el asedio, más de 20.000 proyectiles (bombas, balas rasas y granadas).

(11) En aquel último combate hubo, por la parte española, 130 muertos, 37 heridos y 326 prisioneros, así como 213 ahogados o muertos en los botes cuando trataban de escapar. Las bajas británicas fueron 14 muertos y 27 heridos. PRO, Colonial Office (en adelante, CO), 117/1, f. 130.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Veamos ahora cuál fue el desempeño de los buques y marinos en la defensa de La Habana. Comencemos por los antecedentes inmediatos.

La escuadra en La Habana en 1760

Al final del reinado de Fernando VI, las fuerzas navales basificadas en La Habana estaban compuestas por 3 navíos de línea, 2 fragatas, 2 jabeques y 1 bergantín (12). En enero de 1760, coincidiendo con la ascensión al trono de Carlos III, esta escuadra recibió la incorporación de los navíos de línea *Euro - pa*, *Reina* y *Diligente* (13); además, se le añadió la fragata *Fénix* y el paquebote *Marte* (14). Con estos cinco buques, las unidades navales españolas pasaron a ser trece, entre las que se encontraban 6 navíos de línea, 3 fragatas, 2 jabeques, 1 bergantín y 1 paquebote, cuyos portes y tripulaciones figuran en el siguiente cuadro:

CUADRO I

ESTADO DE LA ESCUADRA DE LA HABANA EL 15 DE JUNIO DE 1760

Buques	Nombre	N.º de cañones	Dotación
Navío	<i>Astuto</i>		427
	<i>Europa</i>	60	450
	<i>Diligente</i>		522
	<i>Infante</i>	70	654
	<i>Reina</i>	70	538
	<i>Tridente</i>		424
Fragata	<i>Flora</i>	24	223
	<i>Flecha</i>		221
	<i>Fénix</i>	18	
Paquebote	<i>Marte</i>	18	100
Bergantín	<i>Cazador</i>	18	148
Jabeque	<i>S. Francisco</i>	18	88
	<i>La Liebre</i>		127

FUENTE: AGS, S. Marina, leg. 405

(12) Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Secretaría (en adelante, S.) de Marina, leg. 405, f. 116, Estado de oficiales, artilleros, marinos, grumetes, pajes, criados que sirven a S.M. en los bajeles que componen la escuadra guardacostas de barlovento y que se halla en este puerto de La Habana. La Habana, 18 de noviembre de 1759.

(13) *Ibidem*, Juan de la Cruz a Julián de Arriaga (secretario de Marina). La Habana, 25 de enero de 1760.

(14) AGS, S. Marina, leg. 404, f. 223. Perea a Julián de Arriaga. Cádiz, marzo de 1758. Le comunica la conversión del navío *Marte* en paquebote mercante para el transporte de artillería.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

Como podrá apreciarse, los navíos de esta escuadra portaban 60-70 cañones, y sus dotaciones se componían de entre 450 y 550 hombres entre guarnición y tripulación, salvo el *Infante*, que tenía una dotación de 654 hombres. Estos navíos se empleaban para viajar a España, casi siempre en misiones de escolta, y a Veracruz, para transportar los situados. De ellos, el *Astuto* había sido construido en el astillero de La Habana, incorporándose a la escuadra en junio de 1760. El resto procedía de los astilleros españoles de Guarnizo y Cartagena.

En conjunto, puede decirse que la escuadra de La Habana estaba formada por buques modernos y de construcción reciente. Igualmente puede afirmarse que se mantenían en bastante buen estado, de acuerdo con los informes presentados por el jefe de la escuadra, Blas de Barreda, en abril de 1761, cuando regresó a España por motivos de salud, siendo sustituido provisionalmente por el capitán de navío Juan Antonio de la Colina (15).

El aumento de la escuadra

La dotación naval de La Habana se vio notablemente aumentada en el año 1761. El 10 de enero se incorporó el navío *América*, mandado por el capitán de navío Juan Antonio de la Colina (16), y en abril, al mismo tiempo que el jefe de la escuadra dejaba La Habana por motivos de salud (17), partía de Cádiz Gutierre de Hevia, marqués del Real Transporte, con una expedición de otros seis navíos (18). El traslado a La Habana de estas fuerzas había comenzado a prepararse en los primeros meses de 1761. El 24 de febrero de ese año, Hevia recibió instrucciones precisas sobre dicho viaje. De éstas cabe destacar, en primer lugar, la orden de dirigirse con los navíos *Aquilón*, *Asia*, *Conquistador*, *Soberano*, *Tigre* y *Vencedor* a La Habana, dejando parte de las tropas que transportaban en Puerto Rico y Santiago de Cuba (19). En segundo lugar, se le ordenó colocar la tropa que debía transportar a bordo de cinco navíos solamente, dejando al *Conquistador* para cargar azogues con destino a Veracruz, adonde debía dirigirse dicho navío una vez que llegasen al cabo San Antonio, para regresar ulteriormente a La Habana e incorporarse a la escuadra.

Con la llegada de los seis navíos de Hevia la escuadra de La Habana pasó a tener, desde junio de 1761, 12 navíos de línea, teniendo en cuenta que el *Astuto* y el *Diligente*, que anteriormente entraban en su composición, se encontraban en España. El *Astuto* había arribado a Cádiz en agosto de 1760, y el *Dili-*

(15) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 621. Barreda a Julián de Arriaga. Madrid, 13 de junio de 1761. Copia del estado en que entregó a Juan Antonio de la Colina los buques de la escuadra de La Habana que fue de su mando.

(16) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 236. Salió de Cádiz el 19 de diciembre de 1760.

(17) *Ibidem*, f. 642.

(18) *Ibidem*, f. 544. Gerbaut a Julián de Arriaga. Cádiz, 20 de febrero de 1761.

(19) *Ibidem*, f. 563. Extracto que comprende las tripulaciones y guarniciones con que deben salir a navegar de este puerto para el de sus destinos los navíos y fragatas del rey que abajo se mencionan. Cádiz, 3 de abril de 1761.

GUSTAVO PLACER CERVERA

gente, en el que habían viajado a la Península, el 21 de mayo de 1761, el ex gobernador Francisco Cajigal de la Vega y el ex comandante de la escuadra de La Habana Blas de Barreda (20). Por otra parte, el navío *Castilla* había sido sustituido por el *Neptuno* en 1761, de acuerdo a las instrucciones de permutar anualmente un navío de la escuadra de Cartagena de Indias por otro de La Habana (21), aunque aparece de nuevo en el informe de abril de 1762 (22). Además, la escuadra de La Habana tenía, en esta última fecha, tres fragatas, un paquebote, un bergantín y un jabeque.

Pero no solamente se reforzó la presencia naval en La Habana, sino también en Santiago de Cuba. En noviembre de 1761 Julián de Arriaga ordenó a Gutierre de Hevia que el navío *Galicia*, que había transportado una compañía de dragones de Edimburgo a la rada santiaguera, permaneciese allí y se le unieran los también navíos *Arrogante* y *Monarca*, así como la fragata *Palas*, que había zarpado de Ferrol llevando a bordo los segundos batallones de Granada y Murcia, destinados a Santo Domingo (23). También le ordenó que procurase los caudales necesarios para el sostenimiento de una pequeña escuadra en aquel puerto (24). Poco después, el marqués del Real Transporte le comunicaba la llegada de los mencionados navíos a Santiago de Cuba (25).

Estado de la escuadra de La Habana en el momento del ataque británico

El 6 de junio de 1762, cuando la flota británica se presentó ante La Habana, estaban fuera de su basificación permanente en este puerto los navíos *Vencedor*, *Castilla* y *Tridente*. Este último había ido a buscar harinas y situados a Veracruz, de donde zarpó junto a la fragata *Águila* hacia La Habana el 20 de mayo, recibiendo en el camino aviso del ataque británico, por lo que regresaron a Veracruz. El *Vencedor* y el *Castilla* habían salido a esperarlos a la sonda de la Tortuga el 14 de mayo (26). Quedaban en puerto 10 navíos de línea, cuyas dotaciones de armamento artillero y de personal (guarnición y tripulantes) se exponen en el cuadro siguiente, elaborado sobre la base de la información obtenida del informe confeccionado por Blas de Barreda a su

(20) *Ibidem*, f. 617. Blas de Barreda a Julián de Arriaga. Cádiz, 25 de mayo de 1761.

(21) *Ibidem*. Blas de Barreda a Julián de Arriaga, 28 de octubre de 1760.

(22) AGS, S. Marina, leg. 406, Estado de la tripulación de los navíos de La Habana el 26 de abril de 1762.

(23) AGS, S. Marina, leg. 405, ff. 394-457. Expedición desde Ferrol a Cuba de los navíos *Monarca*, *Arrogante*, fragata *Palas* y bergantín *El Cazador*, al mando de Benito Erasún, transportando los segundos batallones del Regimiento Granada y Murcia a Santo Domingo, además de harinas y pertrechos. Ferrol, 5 de diciembre de 1761.

(24) *Ibidem*, f. 707. Julián de Arriaga al marqués del Real Transporte. Madrid, 14 de noviembre de 1761.

(25) El *Galicia* y el *Arrogante* arribaron a Santiago de Cuba el 31 de enero de 1762, y el *Monarca* lo hizo unos días después, el 3 de febrero. AGS, S. Marina, leg. 406, f. 60. El marqués del Real Transporte a Julián de Arriaga. La Habana, 1 de marzo de 1762.

(26) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 144. José Ponce de León (comandante del navío *Tridente*) a Julián de Arriaga. Veracruz, 28 de julio de 1762.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

regreso a España (27), y la revista de guarniciones y tripulaciones efectuada en abril de 1762 (28):

CUADRO II

LA ARMADA DE LA HABANA EN JUNIO DE 1762

Navíos	N.º de cañones	Dotación	Comandante
<i>Aquilón</i>	68	564	V. González
<i>Asia</i>	60	471	Fco. Garganta
<i>Conquistador</i>	60	452	Pedro Castejón
<i>Europa</i>	60	401	J. Díaz S. Vicente
<i>Infante</i>	70	558	F. Medina
<i>Neptuno</i>	70	504	Pedro Bermúdez
<i>Reina</i>	70	520	L.V. Velazco
<i>Soberano</i>	70	554	J. García Postigo

FUENTE: AGS, S. Marina, leg. 405 y 406

Además de estos 10 navíos, estaban en La Habana otros dos de 60 cañones, el *San Antonio* y el *San Genaro*, en reparación en el astillero, y dos en construcción: el *Santiago*, de 60 cañones, y el *San Carlos*, de 80, cuya terminación se había demorado debido a las necesidades de reparación de otros navíos en activo de la escuadra, como el *Reina*, el *Aquilón*, el *Neptuno* y el *Asia* que, según la opinión del capitán de navío Juan Antonio de la Colina, sucesor interino de Barreda en la jefatura de la escuadra, habían necesitado tanta madera en sus reparaciones como si se hubiesen hecho nuevos (29).

En la composición de la escuadra habanera figuraban también cinco fragatas: la *Flora*, la *Ventura*, la *Venganza*, la *Thetis* y la *Fénix*. Ninguna de ellas estaba en puerto el día del arribo de los británicos.

La *Flora*, de 24 cañones, había salido el 12 de febrero para Veracruz con palos y vergas para reparar al navío *Tridente*, y llegó allí en marzo. En el momento del ataque había salido de Veracruz junto al navío *Tridente* y la fragata *Águila*, que iban hacia La Habana, para acompañarlos hasta la sonda de la Tortuga, donde debía separarse y dirigirse a Pensacola con 112 reclutas y 33 forzados (30).

(27) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 621. Blas de Barreda a Julián de Arriaga. Madrid, 13 de junio de 1761. Copia del estado en que entregó a Juan Antonio de la Colina los buques de la escuadra de La Habana que fue de su mando.

(28) AGS, S. Marina, leg. 406.

(29) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 107. Juan Antonio de la Colina a Julián de Arriaga. La Habana, 16 de mayo de 1762.

(30) El marqués del Real Transporte al marqués de Cruillas (virrey de Nueva España, México). La Habana, 12 de febrero de 1762, en *Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses*, p. 26.

GUSTAVO PLACER CERVERA

La *Thetis*, de 22 cañones, y la *Fénix*, de 18, como ya se ha visto, fueron apresadas el 3 de junio frente a Cayo Sal. La *Venganza* y el paquebote *Marte*, de 18 cañones, habían sido destinados a convoyar las embarcaciones de transporte de maderas y mercancías, para asegurar el comercio interior de la isla (31). Pero el 28 de junio, cuando regresaban del continente, se vieron perseguidas por dos navíos de línea británicos, el *Defiance* y el *Hamptoncourt*, así como por varias fragatas y corbetas. Los dos buques españoles lograron entrar a El Mariel, después de haber sostenido combate con los británicos. Una vez allí, el comandante de la *Venganza*, Diego de Argote, decidió sacar las armas y la pólvora de ambos buques y hundir éstos, trasladándose por tierra a La Habana con las dotaciones.

La fragata *Ventura* salió de La Habana el 4 de febrero de 1762 con los situados de Puerto Rico y Santo Domingo, pero resultó apresada por corsarios ingleses en la isla de Santo Domingo, desde donde fue llevada a Jamaica (32). Posteriormente, su comandante, José de las Casas, y sus oficiales fueron canjeados en Cartagena de Indias por tres prisioneros ingleses que había en aquel puerto, mientras el resto del personal permanecía en Jamaica (33).

En suma, en el momento del comienzo del ataque se encontraban en la bahía de La Habana 10 navíos en servicio, dos más carenándose y otros dos en construcción, un bergantín, un paquebote, un jabeque y tres goletas. También se encontraban en puerto la fragata *Constanza*, de 24 cañones, perteneciente a la Real Compañía de Caracas, y las fragatas *Asunción*, de 50 cañones, y *Perla*, pertenecientes ambas a la Real Compañía de La Habana.

Respecto al estado en que se encontraban dichos buques en cuanto a reparaciones, pertrechos y nivel de equipamiento, los diferentes informes del jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte, que nos han llegado resultan contradictorios, pues por una parte afirman que su situación era buena y estaban preparados para actuar, y por otra enumeran una larga lista de problemas que aquejan a los buques. Es de resaltar su opinión de que la construcción de navíos resultaba muy lenta, debido principalmente a que la madera de que se disponía apenas alcanzaba para reparar los buques ya armados, a pesar de lo cual el *San Genaro* y el *San Antonio* estaban ya en el agua, terminándose; el *San Carlos*, de 80 cañones, se encontraba bien adelantado en el astillero y, por añadidura, se estaba construyendo otro navío, éste de 60 (34).

Pero no era el estado técnico de los buques el problema más crítico que tenía la escuadra, sino la falta de personal debido a las deserciones, invalidez, muerte y enfermedades, y la imposibilidad de reponer estas vacantes por falta de hombres tanto en América como en España. El problema se había agravado

(31) AGS, S. Marina, leg. 406. El marqués del Real Transporte a Julián de Arriaga. La Habana, 15 de abril de 1762.

(32) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. VII. Museo Naval, Madrid, 1973, p. 44.

(33) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 201. Luis de Córdoba a Julián de Arriaga. Cartagena de Indias, 8 de junio de 1762.

(34) El marqués del Real Transporte al marqués de Cruillas. La Habana, 15 de febrero de 1762, en *Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses*, p. 67.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

con la epidemia que asoló La Habana en el verano de 1761 y que afectó al personal de la escuadra, por lo que, en abril de 1762, el marqués del Real Transporte enviaba a Arriaga un informe sobre el personal que había traído de Cádiz y el que le quedaba en esa fecha, cifras que se recogen en el cuadro siguiente:

CUADRO III

ESTADO DEL PERSONAL DE LOS NAVÍOS EN ABRIL DE 1762

Navíos	Personal que llegó	Personal abril 1762	Diferencia
<i>América</i>	453	427	26
<i>Aquilón</i>	530	510	20
<i>Asia</i>	470	404	66
<i>Castilla</i>	449	398	51
<i>Conquistador</i>	450	418	32
<i>Europa</i>	466	397	69
<i>Infante</i>	671	472	199
<i>Neptuno</i>	510	489	21
<i>Reina</i>	589	449	140
<i>Soberano</i>	554	495	59
<i>Vencedor</i>	577	489	88
<i>Tigre</i>	590	572	18
Totales	6.309	5.520	789

FUENTE: AGS, S. Marina, leg. 406.

En el escrito que acompañaba al mencionado informe, el marqués del Real Transporte argumentaba sobre la necesidad de que anualmente fuera renovada la tercera parte de las tripulaciones para suplir las vacantes producidas por muertes y deserciones, merma de la que no se recobraba pues ningún voluntario ingresaba en la escuadra, que contaba sólo con los conscriptos reclutados a viva fuerza, gente poco útil en su opinión (35).

La escasez de marinería era un problema crónico sin solución aparente. La matrícula de mar no proporcionaba el reclutamiento de personal suficiente para la Armada, sobre todo en los momentos más urgentes, y el recurso de enganchar a vagos, gitanos, etc., no constituía un remedio apropiado y definitivo (36). De ahí que la respuesta de Arriaga a la mencionada petición fuera escueta: que se las arregle como pueda, porque de España no pueden enviarle hombres (37). De manera que la recluta para renovar el personal de la escua-

(35) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 80.

(36) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria, Madrid, 1981, pp. 82-89.

(37) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 82.

GUSTAVO PLACER CERVERA

dra debía hacerse en América y, particularmente, en Nueva España. Pero las levadas de forzados que el virrey de Nueva España podía proporcionar a la escuadra de La Habana no compensaban sus pérdidas. Por ejemplo, en febrero de 1762 llegaron al puerto habanero, a bordo de los navíos *Asia* y *América* y de la fragata *Flora*, 101 hombres para el servicio de la escuadra, pero estos mismos buques regresaban de Veracruz con 120 hombres menos de los que habían salido de La Habana. El problema se agudizaba porque los recién incorporados desconocían por completo sus obligaciones como marineros (38).

Por eso, agobiado por la necesidad de personal para la escuadra, y ante la falta de preparación del personal reclutado a la fuerza, el marqués del Real Transporte solicitó al virrey de Nueva España que le enviase preferiblemente «pajes de escoba», es decir, jóvenes a los que se les pudiera enseñar el oficio de marinero, y al mismo tiempo le proponía enviar a Veracruz un oficial de Marina para que eligiese entre los hombres los más convenientes (39).

A pesar de todos estos problemas y dificultades, el jefe de la escuadra informaba a la Corona de «que la escuadra está preparada y dispuesta para cuando S.M. quiera emplearla» (40). Esta categórica afirmación sería utilizada después en su contra cuando se le juzgó por la pérdida de La Habana.

Papel desempeñado por los buques de la escuadra en la defensa de La Habana

Como se vio anteriormente, en el momento en que tiene lugar el ataque británico a La Habana, se encontraban en su bahía 10 navíos de línea y varias fragatas, así como otras embarcaciones menores y un número indeterminado de buques de transporte y mercantes. Además, dos navíos de línea se encontraban en reparación, carenándose, y dos más estaban en construcción. En los primeros días del asedio, la Junta de Guerra, presidida por el gobernador y capitán general, Juan de Prado, tomó la decisión de echar a pique dos de los navíos, el *Neptuno* y el *Asia* (y posteriormente un tercero, el *Europa*), en la boca de la bahía, medida a la que se añadió la de colocar una cadena desde el castillo de La Punta hasta el del Morro. A partir de ese momento, el resto de la escuadra quedó embotellada dentro de la bahía, y su actividad y la de sus dotaciones se supeditó a las operaciones terrestres. En consecuencia, se desarrollaron la mayoría de los buques, que quedaron convertidos en baterías flotantes, y gran parte de su artillería, así como pertrechos y víveres, se trasladaron a los castillos y puestos, dándose a su oficialidad los mandos de mayor responsabilidad.

(38) PARCERO TORRE, Celia M.: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*, p. 79.

(39) El marqués del Real Transporte al marqués de Cruillas. La Habana, 6 de mayo de 1762, en *Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses*, p. 71.

(40) AGS, S. Marina, leg. 406, ff. 161-162. El marqués del Real Transporte a Julián de Arriaga. La Habana, 22 de mayo de 1762.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

La misión asignada a los navíos, encerrados en la bahía y desprovistos de movilidad, fue la de cubrir con su artillería las ensenadas de Marimelena y Guasabacoa, con el objetivo de impedir el tránsito de tropas enemigas entre la zona de La Cabaña y Guanabacoa y que se extendieran por el sur de la ciudad, poniendo en peligro la comunicación de la plaza con el exterior. A esos efectos se ubicaron lo más cerca posible de las orillas de la ensenada de Guasabacoa varios buques, y en la de Marimelena, los navíos *Tigre*, *Infante*, *Aquilón* y *Soberano*, los cuales permanecieron en dichas posiciones desde el 9 hasta el 25 de junio. Simultáneamente, estos navíos se encargaron de interferir con su fuego artillero los trabajos de fortificación que realizaban los invasores en La Cabaña. Para responder a sus ataques, los británicos instalaron varios cañones y morteros al sur de la Cabaña. El día 24 de junio dichas piezas hicieron 78 disparos, alcanzando al navío *Aquilón*, mandado por el marqués de González, con 24 proyectiles que mataron a dos tripulantes (41). Al día siguiente, muy temprano en la mañana, la artillería británica efectuó más de 20 disparos en el lapso de hora y media contra los buques españoles situados cerca de Regla y la ensenada de Marimelena, alcanzando al *Aquilón* con siete proyectiles que le causaron grandes destrozos. Los navíos españoles se vieron obligados a trasladarse al fondo de la bahía, a las ensenadas de Guasabacoa y Atarés.

Otra de las misiones asignadas a las naves españolas en puerto fue la de defender la campiña que rodeaba la muralla por el lado de tierra, desde La Tenaza hasta la Puerta de Tierra; a ese fin, se ubicaron el día 10 de junio en el estero del Puente Nuevo, en la ensenada de Atarés, los navíos *América* y *San Genaro* y, después, el *Aquilón* (42).

Los navíos apoyaron, además, las operaciones de ataque, como la salida que se efectuó contra las posiciones británicas de La Cabaña el 22 de julio. También, una vez perdido El Morro, hicieron fuego contra dicha fortaleza, colaborando con las baterías y castillos del puerto en el ataque a la misma. Así, desde el 31 de julio el *Aquilón* batió ininterrumpidamente El Morro con su artillería y consiguió dañar sus baluartes antes de quedar prácticamente destruido el día 8 de agosto.

Además de los navíos de la escuadra, participaron en la defensa las fragatas de la Real Compañía que se encontraban en puerto. La *Constanza* y la *Asunción* fueron empleadas en la defensa del astillero y del barrio del Horcón, mientras que la fragata *Perla* fue situada en el canal de la bahía, entre los castillos de La Punta y La Fuerza, defendiendo sobre todo la comunicación de la plaza con El Morro hasta que el 25 de julio fue hundida al ser alcanzada por el fuego de los morteros británicos instalados en La Cabaña.

(41) Diario de operaciones del sitio de La Habana en 1762, firmado por el jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte.

(42) AGS, S. Hacienda, leg. 2342. El marqués del Real Transporte al marqués de Spínola. Cádiz, 31 de octubre de 1762.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Los oficiales y marineros en la defensa de La Habana

Si bien los buques de la escuadra fueron encerrados en la bahía y no salieron a combatir a los británicos en la mar, la Marina suministró todos sus hombres a la defensa de La Habana. Los capitanes de navío fueron destinados por el gobernador y la Junta de Guerra para ocupar los cargos más importantes: Luis Vicente de Velasco, comandante del castillo del Morro, y bajo su mando en aquella fortaleza se escribió una heroica página de la historia militar española; Francisco de Medina, comandante del *Infante*, sustituyó provisionalmente a Velasco cuando éste estuvo hospitalizado



(entre el 17 y el 24 de julio); Vicente González Valor, el marqués de González, comandante del *Aquilón*, después de haberse batido en su buque contra las baterías británicas pidió ser enviado al Morro, y allí fue como segundo de Velasco, cayendo espada en mano durante el asalto inglés; Manuel Briceño, comandante del *San Genaro*, fue nombrado comandante del castillo de La Punta; Francisco Garganta, comandante del *Asia*, fue designado para atender las baterías y mandar la tropa que se encontraba desde la Puerta del Astillero hasta la de Tierra; Pedro Castejón, comandante del *Conquistador*, fue encargado de la defensa de la Puerta de Tierra y sus baluartes; Juan Antonio de la Colina, comandante del *América*, fue encargado de guarnecer y fortificar la Loma de Soto (Atarés). Por su parte, Juan Ignacio de Madariaga, comandante del navío *Tigre*, fue designado comandante general y subgobernador general de la isla.

Retrato del capitán de navío don Luis Vicente Velasco e Isla, comandante del castillo del Morro de La Habana. Óleo sobre lienzo de autor anónimo, s. XVIII. Museo Naval de la Armada en Madrid, núm. inv. 347.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

A su vez, el capitán de fragata Ignacio de Orbe fue nombrado segundo de Velasco en El Morro, antes de que lo fuese el marqués de González; Diego de Argote, comandante de la fragata *Venganza*, fue segundo de Medina en ese mismo puesto durante el tiempo en que éste sustituyó a Velasco, y pasó después a mandar el navío *Aquilón*, resultando herido; el capitán de fragata Fernando Loxtia fue segundo de Briceño en el castillo de La Punta y se quedó al mando cuando éste fue retirado por enfermedad; Félix del Corral fue segundo de Francisco Garganta en las baterías entre el arsenal y la Puerta de Tierra; Ignacio Ponce fue designado comandante del baluarte del Ángel, y Matías Barrera, jefe de brigada, estuvo encargado de visitar diariamente las baterías del recinto, para el arreglo del personal y pertrechos.

Los restantes oficiales subalternos de la escuadra fueron destinados a los castillos y baterías del recinto, de manera que siempre hubo nueve en El Morro, seis en La Punta y ocho repartidos en los demás puestos, además de treinta y uno cubriendo las tropas (43). Entre ellos, la información que hemos logrado encontrar menciona algunos: el teniente de fragata Fernando Ainclán, que fue herido en El Morro el 1 de julio; el alférez de navío Antonio Albornoz, herido en una de las salidas efectuadas contra La Cabaña; el alférez de navío Francisco Bermúdez, herido en el Morro; el alférez Antonio Chacón; el teniente de navío Andrés Chico; el teniente de navío Andrés Fonegra, muerto en el asalto a El Morro el 30 de julio; el teniente de navío



Retrato del capitán de navío don Vicente González-Valor y Bassecourt, marqués de González-Valor, comandante del navío *Aquilón*, de 70 cañones, y sucesor de Velasco en la guarnición del castillo del Morro, de La Habana. Óleo sobre lienzo de autor anónimo español, 1847. Museo Naval de la Armada en Madrid, núm. inv. 349.

(43) AGS, S. Marina, leg. 426, f. 6. Destinos que han tenido en la plaza de La Habana, sus castillos y baterías durante el sitio los oficiales de la escuadra que se hallaban en el puerto.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Manuel de Frías, que participó en la salida efectuada el 29 de junio contra La Cabaña; Benito Gómez, teniente de brigadas de Marina; el teniente de fragata Cristóbal Hernández; el teniente de fragata Hermenegildo Hurtado de Mendoza, muerto en el asalto a El Morro el 30 de julio; Domingo de Larrañaga, capitán de Batallones de Marina; Juan de Lombardón, teniente de navío; el teniente de fragata Juan Joaquín Moreno, herido en El Morro el 1 de julio; el alférez de navío Antonio de Osoreo, que estuvo al frente de una batería situada en la cortina de tierra del Morro; el alférez de fragata Juan Pontón, caído en el asalto al Morro el 30 de julio; el teniente de navío Bernardo de la Quadra; el teniente de navío Francisco Sanabria, herido en el Morro el 30 de julio; el alférez de navío Tomás Sotuel, herido en El Morro el 4 de julio; el teniente de navío Vicente Zabala; el teniente de fragata Ignacio Zapata y Francisco Zerqueiro, que al frente de dos pequeñas goletas artilladas y una batería flotante salió por la boca del puerto en la madrugada del 30 de julio para cañonear los trabajos de minado que realizaban los británicos en el baluarte norte del Morro. El intento resultó infructuoso, y las embarcaciones de Zerqueiro tuvieron que retirarse bajo un intenso fuego.

Mas la actuación del personal de Marina en la defensa de La Habana no se redujo a la acción, a veces heroica, de sus oficiales, sino que también tuvieron una destacada participación miembros escolas; por ejemplo, los contramaestres, que participaron en las constantes obras de montaje de cañones y cureñas en la plaza y en El Morro; o los artilleros de brigada, los mejor preparados para manejar con destreza y acierto las piezas de artillería con que contaba la plaza, ya que hay que tener en cuenta que la guarnición de La Habana sólo contaba con dos compañías de artillería, en las cuales no había más que 107 hombres, pues otros sesenta y seis estaban destinados en Santiago de Cuba y la Florida. Por ello, se trasladaron cañones desde el arsenal hasta los baluartes de la muralla, donde se ubicó a personal marinerio para servir la artillería junto a la tropa de la guarnición habanera.

Una de las primeras misiones que se dio al personal de Marina fue la de subir cinco cañones de calibre 12 a los dos reductos que se hicieron en La Cabaña en la noche del 7 de junio. De esa operación estuvo al cargo el teniente de navío Máximo Du Bouchet. Aunque dicha misión fue cumplimentada, todo aquel esfuerzo resultó baldío, pues la junta de guerra y el gobernador ordenaron, en lo que fue la decisión más injustificada y costosa de la campaña, abandonar La Cabaña, posición vital para la defensa de La Habana.

Análogamente, fue significativa la participación en las acciones de la marinería de los buques de la escuadra, pues se trataba de un personal disciplinado y con un nivel de preparación combativa superior al del resto de las armas y una mayor agilidad y destreza. Por esta razón se destinaron 400 marineros para la defensa del Morro y 200 para el castillo de la Punta.

La importancia del personal marinerio para la defensa de la plaza y en especial del castillo del Morro se pone de manifiesto al leer la correspondencia dirigida por Luis de Velasco al jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte, durante el asedio a aquella fortaleza. En ella, Velasco se refiere insisten-

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

temente a la necesidad de que fueran hombres de mar los que pasasen a defender el castillo. Por ejemplo, en su carta del 24 de junio expresaba:

«Como á la hora de ésta asciende el número de muertos y heridos al que expresa el Estado adjunto, y que desde luego ha caído la desgracia en lo más principal de la Guarnición y Tripulación, se va debilitando mucho el manejo de la Artillería que tanto importa; y en esta inteligencia me parece como indispensable el reemplazarme el número expresado, con otro igual de Marineros» (44).

Días más tarde Velasco afirmaba en otra carta que sin oficiales ni marinería no podía atender las baterías del castillo, y que necesitaba 100 hombres de mar y todos los artilleros de brigada que pudiesen proporcionarle los buques de la plaza (45).

Los marinos combatieron además, como hemos visto, en los buques que desde la bahía atacaron en numerosas ocasiones a las tropas inglesas en sus correrías desde Guanabacoa hasta el río Luyanó y las alturas de Jesús del Monte. También, desde lanchas armadas, vigilaban el puerto y mantuvieron la comunicación y el abastecimiento del Morro, e incluso se componía de marinos una parte importante de las fuerzas participantes en las salidas que se hicieron contra las posiciones británicas en La Cabaña, con el objetivo de destruir sus obras de fortificación.

En reconocimiento a los aportes del personal de Marina a la defensa de La Habana, el rey Carlos III determinó concederle títulos y honores. Así, por el valeroso proceder de Luis de Velasco, concedió a su más cercano familiar, su hermano Íñigo, el título de marqués de Velasco del Morro (hoy, marqués de Velasco), con una pensión de 1.000 pesos anuales, y ordenó que en la Armada española hubiese siempre un buque que llevara por nombre *Velasco*. Al hermano del marqués de González, a la sazón capitán de Guardias Españolas, el rey le concedió el título de vizconde del Asalto del Morro (hoy, conde del Asalto), con una pensión vitalicia. Además, el monarca español concedió determinados privilegios a la Artillería de Marina, tales como el otorgado el 18 de marzo de 1763, según el cual los cabos primeros y segundos podían llevar de oro el sombrero y la vuelta de la casaca, o el de cambiar el nombre al cuerpo de Brigadas de Artillería por el de Real Cuerpo de Artillería de Marina, en atención a lo que se habían distinguido sus componentes en la defensa de La Habana (46).

Por otra parte, la Real Academia de San Fernando acuñó una medalla con las efigies de Velasco y el marqués de González-Valor en el anverso, y el castillo, con la voladura de un baluarte, en el reverso. También organizó un

(44) AGI, Santo Domingo, leg. 1582. Luis de Velasco al marqués del Real Transporte. El Morro, 24 de junio de 1762.

(45) *Ibidem*. Luis de Velasco al marqués del Real Transporte. El Morro, 5 de julio de 1762.

(46) *Nuevos papeles...*, p. 144.

GUSTAVO PLACER CERVERA

concurso para perpetuar en un óleo el ataque a El Morro de La Habana, y otro para levantar un monumento en el pueblo de Meruelo, en Santander, próximo a su natal Noja.

Los historiadores cubanos han tenido siempre en alta estima la proeza que constituyó la defensa de El Morro. Así lo expresó el prestigioso profesor Fernando Portuondo del Prado, de quien tuvimos la dicha de ser alumnos:

«Velasco, cayendo, espada en mano, frente a un enemigo cuya victoria esperaba, salvó del descrédito la tradicional fama de valor temerario de los militares españoles durante el sitio de La Habana. Ha pasado a la Historia como uno de los más puros símbolos de su raza» (47).

También el Ayuntamiento de La Habana adoptó como acuerdo la proposición del ilustre historiador Antonio Bachiller y Morales y puso los nombres de Velasco y marqués González a sendas calles de la ciudad. Estas denominaciones se han conservado y forman parte del patrimonio habanero.

A modo de conclusión, puede decirse que tanto los oficiales como el personal de marinería y tropa de la Armada tuvieron una destacada participación en las acciones defensivas de la plaza de La Habana y desempeñaron un papel fundamental en la tenaz defensa de los castillos de los Tres Reyes de El Morro y de San Salvador de La Punta, lugares ambos donde el número de los que resultaron muertos y heridos fue muy elevado (48), hasta el punto de que puede afirmarse que sin ellos no habría sido posible resistir un asedio tan prolongado y, en el caso del Morro, tan heroico.

(47) PORTUONDO DEL PRADO, Fernando: *Historia de Cuba. 1492-1898*. Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1974 (6.^a ed.), p. 205.

(48) El almirante Carlos Martínez Valverde afirma que en la defensa de El Morro murieron 21 oficiales, más de 300 soldados de los Batallones de Marina y unos 1.000 marineros y artilleros. MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Operaciones de ataque y defensa de La Habana en 1762», *Revista General de Marina*, tomo 164, mayo de 1963, pp. 717-718.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

Bibliografía**Fuentes documentales***Fuentes archivísticas, fondos*

- Archivo Nacional de Cuba
 - Archivo General de Simancas
 - Archivo General de Indias (Sevilla)
 - Servicio Histórico Militar (Madrid)
 - Museo Naval (Madrid)
 - Public Records Office (Gran Bretaña)
 - Archivo Militar del Servicio Nacional de Parques, Castillo de San Cristóbal, Viejo San Juan, Puerto Rico.
 - Universidad de Texas (Austin)
- Nettie Lee Benson Latin American Collection: Colección J. García Izabaleta XXVI-11.
 - «Resumen de los Prozedimientos de los Ingleses contra los castillos y ciudad de La Havana desde el día 6 de junio de 1762 hasta el 4 de agosto». Autor anónimo.

Compilaciones de documentos

Papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Archivo Nacional de Cuba, La Habana, 1948.

Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Archivo Nacional de Cuba, La Habana, 1951.

Documentos inéditos sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Biblioteca Nacional «José Martí», La Habana, 1963.

Grabados de Dominique Serres sobre la toma de La Habana en 1762. Biblioteca Nacional «José Martí», La Habana, 1962 (ed. facs.).

Cinco diarios del sitio de La Habana. Biblioteca Nacional «José Martí», La Habana, 1963.

Proceso formado por orden del Rey N. Señor por la Junta de Generales que S. M. se ha dignado nombrar a este fin sobre la conducta que tuvieron en la Defensa, Capitulación y Rendición de la Plaza de La Habana y Escuadra que se hallaba en su Puerto... Impreso en Madrid, en virtud de RO, Madrid, 1763-1764.

SYRETT, David (dir.): *The Siege and Capture of Havana 1762.* Navy Records Society, Londres, 1970.

Libros y publicaciones

BACHILLER Y MORALES, Antonio: *Cuba: monografía histórica que comprende desde la pérdida de La Habana hasta la restauración española,* Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.

CALLEJA LEAL, Guillermo, y O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *1762. La Habana inglesa.* Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1999.

CASTILLO MANRUBIA, Pilar: «Pérdida de La Habana (1762)», *Revista de Historia Naval*, núm. 28. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1990, pp. 61-77.

CORBETT, Julian: *England in the Seven Year's War*, 2 vols. Longmans, Green and Co., Londres, 1907.

ENTICK, M.A.: *The General History of the Late War*, vol. V. Edward and Charles Dilly, La Habana, 1766 (2.^a ed.).

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. VII. Museo Naval, Madrid. 1973.

GARCÍA DEL PINO, César: *Toma de La Habana por los ingleses y sus antecedentes.* Editorial de

GUSTAVO PLACER CERVERA

- Ciencias Sociales, La Habana, 2002.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, Ramiro: *Manual de Historia de Cuba desde su descubrimiento hasta 1868*. Consejo Nacional de Cultura, La Habana, 1962 (2.^a ed.).
- y otros: *Historia de la nación cubana*. Ed. Historia de la Nación Cubana, S.A., La Habana, 1952.
- GUITERAS, Pedro José: *Historia de la conquista de La Habana por los ingleses*. Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.
- KEPPEL, Sonia: *Three Brothers at Havana 1762*. Wiltshire, Michael Russell, 1981.
- KUETHE, Allan J.: *Cuba, 1753-1815. Crown, Military, and Society*. Knoxville, University of Tennessee, 1986.
- MANTE, Thomas: *The History of the Late War in North America and the Islands of the West Indies*. W. Straham and T. Cadell, Londres, 1772.
- MARRERO, Leví: *Cuba. Economía y sociedad*, 13 vols. Ed. Playor, Madrid, 1972-1984.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Operaciones de ataque y defensa de La Habana en 1762», *Revista General de Marina*. Ministerio de Marina, Madrid, 1963, pp. 487-503 (abril); pp. 706-727 (mayo).
- MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.
- MORENO FRAGINALS, Manuel: *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Crítica (Grijalbo Mondadori, S.A.), Barcelona, 1995.
- MORÓN GARCÍA, Juan José: «La Artillería en el sitio de La Habana, 1762», *Militaria*, núm. 10. Universidad Complutense, Madrid, 1997, pp. 117-124.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana*. Ed. Letras Cubanas, La Habana, 1998.
- PARCERO TORRE, Celia María: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*. Junta de Castilla y León, 1998.
- PARES, Richard: *War and Trade in the West Indies (1739-1763)*. Oxford, 1936.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, 3 t. Imp. a cargo de J. López, Madrid, 1873.
- PÉREZ DE LA RIVA, Juan: «Sobre la toma de La Habana por los ingleses», *Boletín del Archivo Nacional*, vols. XXXVII y XXXVIII, núms. 1-6, enero 1938 y diciembre 1939. Archivo Nacional, La Habana, 1939, pp. 26-48.
- PÉREZ GUZMÁN, Francisco: *La Habana, clave de un imperio*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1997.
- PEZUELA, Jacobo de la: *Cómo vio Jacobo de la Pezuela la toma de La Habana por los ingleses*. Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.
- PLACER CERVERA, Gustavo: «La bahía de La Habana. Apuntes para su historia militar (etapa colonial)», *Revista de Historia Naval*, núm. 73. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001, pp. 59-73.
- *Los defensores del Morro*. Ediciones Unión (colección Clío), La Habana, 2003.
- PORTUONDO DEL PRADO, Fernando: *Historia de Cuba, 1492-1898*. Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1974.
- RODRÍGUEZ, Amalia: «Cinco diarios sobre el sitio de La Habana», *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*. Biblioteca Nacional, La Habana, 1962, pp. 96-123.
- SYRETT, David: «American Provincials and the Havana Campaign of 1762», *New York History*, vol. XLIX, oct. 1968, pp. 375-390.
- «The British Landing at Havana: An Example of an Eighteen-Century Combined Operation», *Mariner's Mirror*, vol. 55, pp. 325-331, agosto 1969.
- THOMAS, Hugh: *Cuba, la lucha por la libertad*, 2 vols. Ed. Grijalbo, Barcelona, 1973.
- «La captura de La Habana en 1762» (Conferencia leída en el Museo de San Salvador de la Punta el 24 de octubre de 2002), *Opus Habana*, vol. VI, núm. 3/2002, pp. 52-54.
- VALDÉS, Antonio J.: *Cómo vio Antonio J. Valdés la toma de La Habana por los ingleses* (libro V de su *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana*). Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.