

LA DEFENSA NAVAL DE CARTAGENA DE INDIAS DURANTE EL SIGLO XVIII

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ
Profesor titular, Universidad de Valladolid
Valladolid, España
Recibido: 03/06/2024 Aceptado: 24/06/2024

Resumen

Este artículo analiza la evolución del sistema naval de Cartagena de Indias durante el siglo XVIII como elemento esencial de protección del Caribe meridional. Aunque la ciudad era desde hacía décadas un lugar clave en el sistema defensivo, su sistema naval comenzó el siglo XVIII en una aguda crisis; crisis de la que solo salió tras un largo proceso de cambios y modificaciones estructurales. Estos cambios estuvieron en relación directa con el nacimiento de los guardacostas y de su apostadero. No obstante, a lo largo de esta etapa fueron una constante sus dificultades financieras y logísticas, posiblemente porque se le dio prioridad a sus famosas fortificaciones y enorme guarnición.

Palabras clave: Cartagena de Indias, sistema naval del caribe, guardacostas, base naval, defensas navales en América.

Abstract

This article analyzes the evolution of the naval system of Cartagena de Indias during the 18th century as an essential element of protection of the

southern Caribbean. Although the city had been a key place in the defensive system for decades, its naval system began the 18th century in an acute crisis; a crisis from which it only emerged after a long process of structural changes and modifications. These changes were directly related to the birth of the coast guard and its naval base. However, financial and logistical difficulties were a constant throughout this period, possibly because priority was given to its famous fortifications and huge garrison.

Keywords: Cartagena de Indias, Caribbean Naval System, Coastguard, Naval Base, Naval Defenses in the Spanish America.

Introducción

La estructura de la defensa naval de Cartagena de Indias sufrió una aguda transformación y evolución durante el siglo XVIII, como resultado de la crisis de las últimas décadas de la centuria anterior. Esta transformación operó principalmente en relación con la capacidad de defensa de sus aguas, vitales para el control de su *hinterland*, en un contexto de pugna colonial que arrancaba de finales del siglo XVII y que dañó los intereses españoles en América. Las arremetidas de ingleses, holandeses y franceses contra Santiago de Cuba, Campeche, Trujillo, Puerto Príncipe, Portobelo, Panamá, Maracaibo, Veracruz y la propia Cartagena de Indias entre las décadas de 1660 y 1690, evidenciaron las debilidades de las defensas navales en el Caribe, y muy especialmente en su fachada meridional, donde la ciudad de Cartagena debía ser un elemento vital del cordón defensivo marítimo.

En este sentido, el puerto y sus fortificaciones (SEGOVIA: 1992) hicieron de Cartagena un elemento potencialmente disuasorio frente a los enemigos de España, pero también un atractivo objetivo para los enemigos de la principal potencia europea en Indias (REICHERT: 2020, pp. 4-7). Es muy llamativo que la ciudad que se hiciera mundialmente famosa por la heroica defensa que hizo en 1741 frente a los ingleses dispusiera de uno de los entramados navales más endebles de la época. Nunca fue astillero importante y hasta muy entrado el siglo XVIII no se la dotó de una administración e infraestructuras acordes con su importancia como antemural de la Nueva Granada (ZAPATERO: 1990, p. 43). Y todo ello es aún más llamativo por cuanto durante buena parte del siglo XVII su puerto fue una cabecera de arribada de los Galeones procedentes de España, de cuyo comercio bebía no solo la ciudad, sino todo su entorno. Incluso durante la segunda mitad del siglo XVII, en un contexto de clara contracción económica y declive, arribaron a Cartagena dieciséis flotas de Galeones, así como un total de 810 buques de diverso porte, cada uno de los cuales debió pagar su correspondiente impuesto de entrada (almojarifazgo). Con una media anual de unos cincuenta mil pesos entre 1645 y 1699 (SERRANO: 2007, pp. 285-296), las rentas generadas por el circuito mercantil derivada de la llegada de Galeones y buques mercantes transformaron a Cartagena en una de las *llaves* principales del Caribe (ZAPATERO: 1990, pp. 116-117),

cuya pérdida supondría una auténtica catástrofe. No obstante, y a pesar del gasto en su sistema de protección naval –casi ochocientos mil pesos en los últimos 55 años del siglo XVII (SERRANO: 2007, p. 307)–, la situación al despuntar el siglo XVIII era poco tranquilizadora, con una carestía endémica de buques de buen porte, vituallas y personal destinado a las labores de marinería.

Efectivamente, cuando en 1697 el barón de Pointis apareció frente a Cartagena, es muy posible que se sintiera extrañado –y a la vez aliviado– de comprobar cómo ningún buque español hacía frente a su escuadra. A pesar del constante volumen de buques que arribaban a su puerto, incluyendo como es natural galeones, la ciudad carecía por completo de una cortina de buques de guerra que actuara como primera línea de defensa. Apostado todo al abigarrado y en apariencia impresionante sistema de fortificaciones, lo cierto fue que no pudo resistir la acometida del francés. Tras saquear con total impunidad la ciudad, este abandonó el enclave con un suculento botín y dejando las arcas vacías y el comercio arruinado (ROMERO: 2005, p. 90). Esta dura prueba demostró que las defensas estáticas eran insuficientes sin una adecuada protección naval previa que, al menos, disminuyera mediante el desgaste al enemigo. Esto fue lo que precisamente ocurrió en 1741 con notable éxito.

No obstante, para mitigar la situación de la cobertura naval tras el desastre de 1697 se crearon a finales del siglo XVII, y continuaron durante buena parte del XVIII, impuestos específicos para sufragar una armada cartagenera¹, como un cinco por ciento de avería, un dos por ciento de entrada y salida de mercancías o un dos por ciento de una nueva alcabala sobre el vino. Igualmente, se dotó a la tesorería de Cartagena de una caja específica para los ingresos y gastos de la Armada, que estuvo en funcionamiento hasta mediados del siglo XVIII. Esto es realmente singular porque tradicionalmente los ingresos y gastos militares se canalizaban y distribuían partiendo del principio de centralización en una única caja de Real Hacienda. Que Cartagena dispusiera de una estructura de gastos navales separada de la caja principal solo tiene un ejemplo similar en el caso de La Habana, el otro gran puerto y astillero del Caribe (SERRANO: 2018, pp. 126-132). De hecho, ni siquiera los préstamos del comercio local o los vecinos fueron suficientes para dotar al enclave de músculo marítimo. Lo sorprendente del caso tal vez sea que las señales de que la primera línea de defensa debía ser el mar venían de lejos, pero no fueron debidamente atendidas. De esta forma, en 1639 se había ordenado desde Madrid la compra de tres buques, pagados por la ciudad y su clase comercial con los beneficios de la entrada de negros, pero finalmente solo se pudieron adquirir dos². Tampoco la creación de la Armada de Barlovento en 1640 –que desde la década de 1670 tenía en Cartagena una de sus bases (TORRES: 1981, pp. 72-77)– mejoró la situación, debido a la carestía de medios financieros. El enclave

(1) Esta armada no se refiere a buques específicos con base permanente en Cartagena, sino a los de la Armada de Barlovento que de vez en cuando arribaban a puerto y a bajeles de pequeño porte para la lucha frente al contrabando.

(2) Archivo General de Indias (AGI), Contaduría, 1406. RO 26 de mayo de 1639.

invirtió la mayor parte de su presupuesto militar en la guarnición y fortificaciones, dejando que la protección naval recayera en los galeones provenientes de España el tiempo que se mantenían en puerto. Los tiempos en que las galeras cartageneras fungían como eficaz cinturón protector frente al contrabando y los corsarios, a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, parecían haber quedado muy atrás (AMAYA: 2017, pp. 35-41). Hay que indicar en este punto que las galeras de Cartagena habían sido desmanteladas en la práctica en la década de 1610³, a pesar de que en la década siguiente se hicieron infructuosos intentos por revitalizarlas (AMAYA: 2023, pp. 241-248).

Como resultado, cuando en 1697 el barón de Pointis se presentó frente a las murallas de Cartagena, literalmente se paseó con total impunidad y sin que la defensa naval –por otra parte, casi inexistente– opusiera la menor resistencia. La captura y saqueo del enclave muy posiblemente representó su punto más bajo en cuanto a su capacidad defensiva (ESPINO: 2019, pp. 189-210. BORRERO: 2009, pp. 368-390). Desde luego, no debió de ser sorprendente, toda vez que en la década de 1670 Henry Morgan había igualmente tomado con gran facilidad Portobelo, ante la nula oposición de las fuerzas navales españolas (LANE: 2007, pp. 103-110). La situación en el último tercio del siglo XVII era dramática en relación con las defensas navales de Tierra Firme, lo que explicaría que, poco después del éxito de Morgan en Panamá, la Junta de Guerra del Consejo de Indias elaborara un plan en 1679 para armar dos buques con soldados destinados a Cartagena y que los navíos se quedaran en puerto para resguardarlo⁴. Lamentablemente, la falta de dinero impidió la realización de este proyecto.

En este sentido, resulta como mínimo llamativo que el principal puerto del sur del Caribe careciera de armada propia desde la década de 1630, tras la desaparición de sus galeras, y que de los cincuenta mil pesos que se estimaba debían ingresarse anualmente para su sistema naval⁵, rara vez se acercara a esta cifra en las últimas décadas del siglo XVII. Por ejemplo, entre 1680 y 1698 la media anual de ingresos para los buques de Cartagena no superó los quince mil pesos (TORRES: 1981, p. 258), muy lejos, por tanto, de las necesidades mínimas. En una coyuntura en la que los medios financieros eran tan limitados, no resulta extraño que el principal enclave del Caribe neogranadino hubiera sido un objetivo preferente para los enemigos de España.

Los difíciles comienzos del siglo XVIII

Aún humeaba Cartagena a causa del ataque de Pointis, cuando en octubre de 1698 un nutrido grupo de escoceses, pertenecientes a la Compañía de Escocia para el Comercio con África y las Indias –fundada en 1695 (WATT:

(3) AGI, Santa Fe, 38. Carta del Gobernador Diego de Acuña al rey, 12 de julio de 1615.

(4) AGI, Panama, 231. Junta de Guerra de 16 de noviembre de 1679.

(5) AGI, Contaduría, 1433. Informe contable de 16 de febrero de 1648.

2008)–, se asentaba en el Darién. Como era previsible, la oposición de la primera línea defensiva fue nula, hasta tal punto que las autoridades cartageneras tardaron dos semanas en enterarse del desembarco. Esta *pacífica* ocupación de un territorio tan importante no dejaba de demostrar cuán débiles eran las hipotéticas escuadras españolas del Caribe. Es a todas luces llamativo cómo cinco buques atestados de colonos (unos 1.200) se pasearon frente al flanco occidental de Cartagena sin el menor obstáculo. La inserción de enemigos de España con la firme intención de quedarse –incluso bautizaron el territorio ocupado con el nombre de Nueva Caledonia–, suponía un riesgo de consecuencias imprevisibles para la fachada de Tierra Firme. La franja costera ocupada por los escoceses, que miraba al Caribe, distaba apenas unas decenas de kilómetros de Portobelo, situada al norte, mientras que Cartagena de Indias quedaba escorada al este a menos de un día de navegación. Desde hacía más de un siglo, los Galeones que arribaban a Cartagena partían posteriormente para celebrar la famosa feria mercantil en Portobelo (VILA: 1982, pp. 275-337. CASTILLERO: 1967). Esto suponía que el asentamiento escocés se insertaba como una cuña justo entre el eje Cartagena-Portobelo, haciendo peligrar todo el circuito mercantil de la fachada meridional caribeña y, por consiguiente, poniendo en grave riesgo los ingresos que ambos enclaves recibían tras la llegada de los Galeones.

En este contexto, el recientemente nombrado gobernador de Cartagena, Juan Díaz Pimienta⁶, no podía haber comenzado con peor pie su mandato, en especial porque aún se encontraba en España cuando se produjo la ocupación escocesa. No obstante, este gobernador, militar de profesión, curtido en su empleo y caballero de la Orden de Calatrava (DUARTE: 1911, p. 209), no iba a quedarse de brazos cruzados, incluso sabiendo, como supo poco después, que desde España se pensaba enviar una escuadra de apoyo para desalojar a los escoceses. Efectivamente, el 17 de marzo de 1699 salía de Cádiz la flota, compuesta por cinco buques y liderada por Diego de Peredo, duque del Infantado, con unos quinientos hombres y un centenar de piezas de artillería. El 6 de junio, tras un periplo que la llevó a estar un tiempo en Puerto Rico para hacer aguada y desembarcar decenas de hombres enfermos, llegó a Cartagena de Indias⁷ con el nuevo gobernador Díaz Pimienta a bordo.

En efecto, con una rapidez y eficacia realmente inusitadas, el gobernador tomó posesión de su nuevo empleo al día siguiente de llegar a la ciudad (ORR: 2018, p. 106) y pudo aprontar una profusa fuerza que, junto con las enviadas por tierra por el presidente de Panamá, conde de Canillas (CÉSPEDES: 1952, p. 246), hizo capitular casi sin resistencia a los intrusos el 13 de abril de 1700 (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 389). No obstante, las autoridades en España no debían de confiar demasiado en la eficiencia del inquieto Díaz Pimienta, y sin tener conocimiento exacto de lo que estaba pasando –o tal vez en previsión de

(6) AGI, Santa Fe, 998. Nombramiento como gobernador de 17 de junio de 1698.

(7) Archivo Histórico de la Nobleza, Osuna, CT.121, D.11. Carta de Pereda de 29 de agosto de 1699.

que Inglaterra apoyara a los escoceses desde Jamaica⁸— se organizó y envió una nueva fuerza naval en el verano de 1700. Esta expedición, una de las mayores constituidas para América en décadas, estaba compuesta por 8 buques de guerra, 2 barcos auxiliares, transportaba más de 4.700 hombres entre marinería e infantería y más de 500 piezas de artillería. Comandada por el almirante Pedro Fernández Navarrete, y cuyas fuerzas navales estaban a cargo del también almirante Mateo de Laya, la expedición partió de Cádiz el 19 de junio de 1700⁹. Para sorpresa de ambos almirantes, cuando llegaron a Cartagena sus servicios ya no eran necesarios, por lo que, tras dejar en puerto a dos de los buques de guerra y a los auxiliares y desembarcada la tropa, dieron media vuelta y en marzo de 1701 se encontraban fondeando de nuevo en Cádiz (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 389). Sin duda, fue este uno de los esfuerzos navales más inútiles y costosos de la reciente historia naval del Caribe. En efecto, semejante alarde de fuerza había costado la asombrosa cifra de más de setecientos mil pesos, de los cuales casi la mitad habían sido aprontados por el Consulado sevillano¹⁰.

En relación a esto, es importante destacar en este punto el problema de la financiación naval de Cartagena en el tránsito del siglo XVII y las primeras décadas del XVIII, o mejor dicho, sus limitaciones y dinámicas. Este puerto nunca fue una base permanente de fuerzas navales entre la desaparición de sus galeras y la lenta inserción de los guardacostas en la década de 1720. Esto representaba un enorme hándicap para un enclave que lo debía todo al mar y que por su significación mercantil sufrió —e iba a sufrir— innumerables ataques. Aunque en teoría era una de las bases de la Armada de Barlovento, en la práctica esta escuadra —por lo demás, en franca descomposición en torno a 1700— centró sus actividades en el eje Veracruz-La Habana (GARCÍA: 1998, pp. 29-45). Los buques de guerra que habitualmente llegaban al puerto o bien eran los galeones que acompañaban y protegían a las flotas que llegaban de España, o bien eran barcos que hacían estancias breves. Tan solo de vez en cuando recibía de forma permanente algunas unidades para su protección, y siempre en contextos bélicos. Probablemente el caso más conocido fue la llegada de Blas de Lezo en 1737 con los navíos *San Felipe*, *África*, *Dragón* y *Conquistador* (SERRANO: 2016, p. 373). Naturalmente, en situaciones críticas arribaban a puerto flotas como la de Fernández Navarrete que, tras desembarcar sus componentes, solían regresar tras una estancia más o menos corta. Aunque Cartagena disponía de una tesorería técnicamente independiente para los gastos navales, la intermitencia en la llegada de buques y la inexistencia de unidades permanentes —al margen de alguna unidad de muy pequeño porte, como las balandras— hacían prácticamente imposible mantener presupuestos estables.

(8) Hay que recordar que hasta el Acta de Unión (1707), que creaba legalmente el Reino Unido, técnicamente Escocia e Inglaterra, como reinos independientes, estaban separados, e Inglaterra se encontraba en paz con España en estas fechas.

(9) AGI, Panamá, 109. Carta de Navarrete de 19 de junio de 1700.

(10) AGI, Contratación, 3232. Relación de caudales de fecha 1 de junio de 1701.

Carecía de sentido –o al menos eso se traduce de la actitud de las diferentes autoridades– establecer un presupuesto alto cuando no había buques que sostener ni tampoco que construir. Al contrario que Guayaquil (LAVIANA: 2019, pp. 61-76), y muy especialmente La Habana (SERRANO: 2018), en Cartagena nunca se construyó ningún buque de guerra de gran porte, es decir, fragatas o navíos. La ciudad lo apostó todo a su sistema fortificado¹¹.

Por estos motivos, la financiación de los buques que esporádicamente llegaban a Cartagena dependía más de los recursos externos que de los propios. Los comerciantes andaluces, es decir, el Consulado sevillano, que eran los más interesados en la protección del tráfico mercantil, se comprometieron a sufragar más de doscientos mil pesos desde la década de 1670 para todo el conjunto de unidades navales caribeñas (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 304), que naturalmente incluían las que llegaban a Cartagena. Además, este enclave debía contribuir con doce mil pesos, más otros veinte mil que en teoría debía enviar Santa Fe hacia la costa con la misma finalidad. No obstante, estas cantidades nunca llegaron a hacerse efectivas en su totalidad, y al comenzar el siglo XVIII la deuda ascendía a varias decenas de miles de pesos. Un canal que se dibujó para atenuar las dificultades financieras fue que el comercio sevillano adelantara ciertas cantidades –normalmente, más de cien mil pesos– y que luego una parte de ese dinero se descontase de los impuestos que debían pagar en Cartagena cuando llegaran las unidades navales (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 308). Nada de esto funcionó, en especial porque Cartagena había quedado arruinada tras el asalto de Pointis, y todo ello a pesar de que entre 1700 y 1702 el enclave hizo un notable esfuerzo financiero –en gran medida con dinero enviado desde Santa Fe– y logró aportar más de doscientos mil pesos¹².

En esta tesitura financiera, y en un contexto de conflicto en América y España –guerra de Sucesión de 1700 a 1713–, no es de extrañar que el sistema naval colapsara. En 1712 la Armada de Barlovento solo disponía de un buque¹³ y prácticamente nadie recordaba la última vez que fondeó en Cartagena alguna de las unidades de esta vetusta e inoperante armada. Al despuntar el siglo XVIII, el antaño poder naval en el Caribe había desaparecido casi por completo (GOODMAN: 2001, pp. 362-365), y resultaba muy evidente que para mantener las posesiones americanas hacían falta reformas de profundo calado y envergadura.

Las primeras reformas estructurales

En efecto, uno de los objetivos primordiales de las reformas administrativas y económicas del siglo XVIII acabó enfocado indefectiblemente a la Mari-

(11) Véanse SEGOVIA SALAS: 1982. ÍDEM: 2006. ZAPATERO: 1979. MARCO DORTA: 1988.

(12) AGI, Contaduría, 1377. En concreto: 1700, 90.336 pesos; 1701, 68.871 pesos, y 1702, 48.243 pesos.

(13) AGI, Indiferente General, 571. Consejo de Indias, 11 de julio de 1712.

na. El poder naval estuvo en el epicentro de la mayor parte de los cambios estructurales que se llevaron a cabo a lo largo de toda la centuria, en esencia porque todas las autoridades fueron conscientes del papel fundamental que representaba la fuerza naval para el sostenimiento de España como potencia de primer orden, y muy especialmente en el ámbito caribeño, que era en la práctica donde se sostenía el poderío imperial del Estado. La inoperante política naval emprendida durante el siglo XVII –descentralización administrativa y fiscal, multiplicidad de armadas, diversificación de modelos constructivos– había tenido como resultado la práctica desaparición de España como potencia marítima a comienzos del siglo XVIII. Hacia 1694 las fuerzas navales españolas apenas contaban con diez navíos (HERNÁNDEZ: 2004, p. 6), lo que hizo inevitable que los franceses ocuparan Cartagena de Indias en 1697 con notable facilidad y que desde 1700, con ellos como aliados, se tuviera que recurrir a las flotas de Luis XIV para salvaguardar las rutas oceánicas.

Hasta la llegada de los Borbones, los negocios de la Marina habían estado en manos de los Consejos de Indias y Guerra, lo que deparó no pocas frustraciones y enfrentamientos entre sus titulares acerca de cómo afrontar los asuntos navales. Además, el Consejo de Hacienda tenía mucho que decir al respecto de la financiación de las armadas peninsulares, y en la práctica también de las americanas, a pesar de que en teoría dependían exclusivamente de los fondos americanos, lo que provocaba un incremento de las fricciones burocráticas. La ineficacia de este sistema a tres bandas no se hizo claramente perceptible hasta la segunda mitad del siglo XVII, cuando los enemigos de España se convirtieron en problemas de primera magnitud a causa de su fortaleza en los mares. Esta fortaleza marítima de Inglaterra y Francia principalmente había tenido como consecuencia inmediata el traslado a las aguas americanas caribeñas de gran parte de las disputas europeas, así como la consolidación de las Indias como un teatro de operaciones bélico de primera magnitud. En este escenario, la posición de Cartagena de Indias como garante de la defensa naval de toda la fachada meridional del Caribe era un factor decisivo.

Por consiguiente, la primera medida para lograr una eficaz modernización administrativa y financiera de los asuntos navales, con vistas a una revitalización del poder marítimo español, consistió en vaciar de contenido a los Consejos de época anterior –lentos e inoperantes– y transmitir sus poderes a una institución nueva con escasos precedentes en España: las Secretarías de Estado y del Despacho (ESCUDERO: 1969). En la tarea de reestructurar institucionalmente los servicios armados de España –en especial, las fuerzas navales–, el elemento central era la fiscalización de las actividades económicas. Por lo que respecta a la Marina, este fue el principal caballo de batalla y el eje que movió a diferentes personalidades a encontrar un modelo de gestión económica y administrativa realmente eficiente. Nada de lo que se emprendiera para mejorar los asuntos navales tendría sentido si no se centraba en la articulación de un método que priorizara y optimizara los recursos económicos. Al fin y al cabo, el dinero era la base de toda reforma, no solo en lo referente a la cuantía, sino fundamentalmente a la manera de canalizarlo y controlarlo en

beneficio de todo el entramado naval, centrado, como es natural, en el Caribe.

Por ese motivo, las reformas navales de los inicios del siglo XVIII tuvieron como objetivo primordial –incluso podría decirse que casi único– la reestructuración del aparataje financiero y fiscal, sin el que nada podía funcionar con eficacia, insertado en el moderno modelo que representaban las Secretarías del Despacho. Los cambios a nivel administrativo, político y financiero operaban, naturalmente, también en Indias, porque la conexión entre ambos hemisferios resultaba esencial para la salvaguarda de los intereses españoles. Como es lógico, y aunque en primera instancia esta nueva planta se adoptó en la Península, siempre se pensó en América y su potencialidad naval como un objetivo, como mínimo, igual de importante que los acometidos en la propia España. En este sentido, la conflagración sucesoria en la que se vio envuelta España entre 1700 y 1713 afectó decisivamente a la marina de guerra, que se mostró sumisa a los designios de Francia, aliada en la contienda. Los efectivos de las diferentes armadas españolas se reducían a unos pocos buques, mal preparados y pertrechados, la mayoría muy antiguos. Las tripulaciones eran escasas y los recursos dinerarios aún más cortos. Cartagena de Indias solo pudo invertir en la defensa naval, entre 1705 y 1713, la ridícula cantidad de menos de treinta mil pesos¹⁴. Con este panorama, los astilleros cantábricos –tradicionales constructores hasta finales del siglo XVII y cuyas unidades eran las que operaban en el Caribe– se encontraron prácticamente paralizados por falta de pedidos, como consecuencia de la demora en los pagos, los incendios y los ataques enemigos (APESTEGUI: 2000, p. 170). La carencia de medios navales era tan dramática que se hizo necesaria la incautación de navíos y buques de particulares imprescindibles para destinarlos a empresas bélicas (NAVARRO: 1983, p. 7). Se desarrollaron incluso proyectos para construir en 1706 veinte fragatas de guerra, lo mismo que dos años más tarde una junta trató de reincidir en lo mismo, aunque en ambas ocasiones nada se pudo concretar por falta de fondos (QUINTERO: 2004, p. 27). De haberse concretado alguno de estos proyectos, el destino de varias unidades navales hubiera sido las bases de La Habana y Cartagena de Indias.

Por otra parte, el sostenimiento de la América colonial suponía no solo una necesidad política, sino, fundamentalmente, una inevitable realidad económica. La red económico-fiscal que se concentraba en el Circuncaribe convertía en una razón de Estado el mantenimiento de sus principales enclaves (SERRANO: 2018, p. 44), entre ellos Cartagena de Indias y La Habana, ejes sur y norte del poder naval en aquellas aguas. Por este motivo, la preocupación principal fue que se afrontaran las necesidades de financiación en América.

Finalmente, entre febrero y noviembre de 1714 se concretó el sistema de Secretarías sobre la base de cuatro secretarios de Estado y del Despacho, con un veedor general para asuntos de Hacienda y un intendente universal que lo asistía (ESCUADERO: 1979, p. 49). Los cuatro ministerios así creados quedaron constituidos por Guerra, Marina e Indias, Estado y Justicia, a los que se añadía

(14) AGI, Contaduría, 1422.

el veedor general con funciones prácticas de ministro de Hacienda. Los antiguos Consejos –sistema polisinodial– quedaron relegados a funciones secundarias, principalmente de justicia, vaciándoles de contenido político. Los beneficios de esta nueva planta fueron evidentes porque creó la *vía reservada* para los negocios políticos directamente entre el rey y el secretario que atendía funciones y asuntos específicos.

Por de pronto, el primer secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, Bernardo Tinajero –nombramiento de 3 de diciembre de 1714 (PERONA: 1998, p. 389)–, introdujo la primera reforma de profundo calado en los asuntos navales con la oficialización del nacimiento de la marina de guerra española en el siglo XVIII –la Armada– y la supresión de todas las armadas existentes hasta entonces, así como la centralización de todos los buques de guerra en torno a un solo ministerio y a un único intendente general de Marina. El objetivo prioritario –que nadie podía ocultar– era restablecer un programa constructivo netamente español que pudiera independizarlo de la necesidad que en aquel momento se tenía de recibir escolta naval de los franceses cada vez que una flota americana se planteaba su regreso a la metrópoli. De hecho, Cartagena de Indias quedó paralizada durante casi todo el transcurso de la guerra de Sucesión a causa de la inexistencia de escolta naval, ni siquiera para atender las mínimas funciones a escala local.

Fue en este dramático contexto cuando llegó a Cartagena la flota del conde de Casa Alegre en abril de 1706 (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982). Después de transbordar hacia Portobelo en 1708 para llevar a cabo la famosa feria mercantil, la escuadra regresó a Cartagena para unas últimas reparaciones, aguada y el regreso a España vía La Habana. Los dos galeones de la armada –*San Joaquín* y *San José*–, ambos nominalmente de 64 cañones, pero ya vetustos, con escasa tripulación y con problemas de suministros, se mantuvieron casi dos años, dilapidando los pocos recursos de Cartagena¹⁵. No obstante, las urgencias de numerario en España obligaron a salir a ambos buques, que se vieron envueltos en una desigual batalla contra navíos ingleses de mayor porte y más modernos. El resultado de todos conocido fue el hundimiento del *San José* con entre siete y once millones de pesos (FERNÁNDEZ: 2010, p. 163). Poco después, los buques mercantes partieron en dirección a La Habana, aunque bajo escolta francesa.

Tras este desastre, Cartagena quedó tan falta de defensa naval que en 1712 se aprobó en España un asiento para que el acaudalado comerciante y alcalde ordinario de Panamá, Antonio Echeverz Subiza¹⁶, comprara tres navíos de guerra y los remitiera a Portobelo y Cartagena a cambio de sustanciales ventajas mercantiles con ciertos géneros de retorno, como el tabaco¹⁷. Aunque se

(15) AGI, Contaduría, 583A.

(16) Acabaría siendo presidente, gobernador y capitán general de la Audiencia de Guatemala.

(17) AGI, Contratación, 1276, N.1.

pensó en la posibilidad de dejar alguno de los buques en la capital de Tierra Firme, lo cierto es que el convoy dejó Cartagena en 1714 rumbo a España, tras unirse a la flota de Juan de Ubilla, que lo esperaba en La Habana (WALKER: 1979, pp. 62-63). La consecuencia inmediata fue que la costa de Tierra Firme quedó virtualmente sin cortina defensiva naval durante varios años.

Como es razonable, en esta coyuntura internacional tan adversa desde el punto de vista del sistema naval atlántico, surgió la necesidad estratégica de armonizar las posibilidades financieras en América, con el objetivo propuesto en Madrid de lograr la máxima eficacia de los recursos disponibles. No resultó muy difícil la decisión. La tradición constructiva de La Habana venía de mucho tiempo atrás, a lo que habría que añadir la fortaleza de su élite local y su potencia mercantil gracias a la producción de azúcar y tabaco (SERRANO y KUETHE: 2005, p. 204). Esto provocó que en 1713 se decidiera fijar en la capital cubana el único astillero de América y concentrar allí todo el esfuerzo constructivo. Aunque eventualmente se construyó algún navío en Guayaquil –*San José (el Peruano)* y dos fragatas (LAVIANA: 2019, p. 83)–, durante todo el siglo XVIII la botadura de grandes unidades navales, así como la mayor concentración de recursos navales, se hizo en La Habana, hasta tal punto que hasta mediados de siglo casi el 50 por ciento de los navíos de la Armada española se fabricaron en la maestranza cubana (SERRANO: 2018, pp. 539-540).

En este contexto, y una vez que se decidió concentrar en Cuba la mayor parte de los recursos navales, el rol con el que quedó Cartagena a partir de este momento fue de simple apostadero naval, dejándola relegada, en gran medida, a mero espectador en el nuevo escenario naval caribeño. Esta decisión, no obstante, no fue tomada a la ligera. El principal enclave de Tierra Firme había demostrado con la expedición del Darién disponer de muy limitados recursos de capital y de infraestructuras deficientes. Por otra parte, los repetidos fracasos de la feria de Portobelo – como la de 1722¹⁸–, propiciados fundamentalmente por el imparable contrabando británico, al que las tibias reacciones navales desde ese enclave o Cartagena no podían poner freno, determinaron el establecimiento de un sistema de guardacostas cuya financiación sería indiscutiblemente más factible. Poco antes, en 1717, se había discutido la conveniencia de crear guardacostas en Portobelo, pero de nuevo la falta de financiación lo hizo inviable, entre otras cosas porque Cartagena se negó a aprontar fondos¹⁹. Así las cosas, en 1722 se creó oficialmente el sistema de guardacostas de Cartagena de Indias (KAMEN: 2000, p. 223), aunque de manera sorprendente –o tal vez no– sus primeras unidades tuvieron que venir de España.

(18) AGI, Indiferente, 2726. Teniente general de la Armada Baltasar Guevara al virrey del Perú Diego Morcillo, 14 de febrero de 1722.

(19) AGI, Panamá, 232. El Pardo, 20 de julio de 1717.

El sistema de guardacostas

En efecto, en enero de 1725 partieron de Cádiz hacia la capital de Tierra Firme los navíos *Princesa de los Cielos* y *Potencia* (70 y 66 cañones respectivamente), al mando de Miguel de Sada y Antillón, conde de Clavijo, arribando en Cartagena de Indias en marzo (GARCÍA-TORRALBA: 2016, pp. 102-103). Desde luego, el sistema de guardacostas no representaba ninguna novedad en el Caribe, donde había venido operando desde el último tercio del siglo XVI, aunque con éxito variable (MOYA: 2021, pp. 134-135), y cuyo remoto origen databa de la década de 1520 en Castilla (MIRA: 1997, pp. 7-20). Sin embargo, el hecho de que el inicio del sistema de guardacostas cartagenero para la protección de aquellas aguas fuese dotado originalmente con buques peninsulares estuvo en relación directa con las enormes dificultades financieras de Cartagena. De hecho, los 71.463 pesos que gastó el enclave en sostener a los navíos del conde de Clavijo el año de su llegada fueron sufragados con una remisión especial desde Santa Fe, ya que la tesorería local estaba técnicamente en quiebra. Resulta cuando menos llamativo que se decretara un sistema de guardacostas sin dotarlo de financiación específica local, lo que explicaría a su vez por qué hasta 1781 se dictaminó que sería la caja de Veracruz la que anualmente aprontaría a Cartagena un situado de 178.000 pesos para los guardacostas (MANZANILLA: 2013, p. 393). Ni que decir tiene que en la mayoría de las ocasiones tales remisiones no llegaron o llegaron incompletas. En efecto, durante los cinco años posteriores, una vez que los buques habían partido hacia otros destinos, Cartagena solo pudo aportar para su sistema naval menos de cuatro mil pesos en total²⁰.

Sin embargo, la escasa inversión en la protección naval de la ciudad y su entorno fue sorprendentemente eficaz. Los buques procedentes de España, junto con dos balandras aportadas por la ciudad, lograron un gran éxito la primavera de 1725 al capturar, tras duro combate, dos fragatas holandesas fuertemente armadas frente a las costas de Portobelo, consiguiendo un jugoso botín de medio millón de pesos en mercancías. Este acontecimiento fue tan notorio que apareció en la *Gaceta de Madrid* con amplios detalles²¹. Lamentablemente, la financiación seguía siendo el gran problema para mantener una escuadra permanente en el puerto. Resulta irónico que, al tiempo de la creación de un sistema de guardacostas, no se hubieran implementado unos recursos específicos ni un número concreto de unidades. No obstante los éxitos logrados, la actuación de dos o tres goletas desde luego no podía ser suficiente para frenar el creciente contrabando. Por otra parte, tampoco se pensó en crear unas infraestructuras navales adecuadas, porque muy probablemente se consideraba que sus robustas fortificaciones serían suficientes para frenar a un enemigo que viniese desde el mar.

(20) AGI, Contaduría, 1425.

(21) *Gaceta de Madrid*, 28 de agosto de 1725.

Todo esto explicaría por qué en 1737 se envió a Cartagena al teniente general Blas de Lezo con sus navíos, al mismo tiempo que se creaba la Compañía de Armadores en Corso en la ciudad (MORENO: 1983, pp. 85-90). El encargado de organizar dicha compañía fue Pedro Fidalgo, gobernador de Cartagena, que viajó con Blas de Lezo con instrucciones precisas de hacer partícipes a los comerciantes de la ciudad en la financiación de su sistema de protección naval. En efecto, veinte vecinos del enclave aceptaron las condiciones del gobernador –que habían sido dictadas en Madrid– y aportaron 24.000 pesos para el mantenimiento de dos balandras, haciendo hincapié en que estos buques debían patrullar también las costas de Santa Marta, situada al norte²². Este fue el primer intento de establecimiento legal de un sistema de protección naval con base permanente en Cartagena, más allá de la exigua fuerza de guardacostas, aunque llegó en el peor momento posible.

En efecto, el proyecto surgió en un contexto geopolítico muy complejo que desembocaría en guerra abierta con Gran Bretaña en 1739. Por otra parte, la recientemente creada Compañía de Armadores percibió con claridad que la principal dificultad estribaba en la carencia de suministros navales y en la inexistencia de canales de financiación permanentes. Tanto los accionistas de la Compañía como el propio gobernador propusieron al rey por escrito, en el otoño de 1737, que enviara un buque anual con suficientes vituallas y suministros para las embarcaciones (ib., p. 5), aludiendo, con todo conocimiento de las posibilidades de Cartagena, a que el enclave carecía de los recursos materiales para suministrarlos. Además, las opciones de que los buques y sus tripulaciones fueran eficaces dependían directamente del éxito apresando embarcaciones enemigas, lo que significaba que la financiación de los guardacostas no estaba garantizada de antemano. Si se lograban presas, la venta del botín se repartiría entre los accionistas como beneficio y serviría para financiar las pagas de las tripulaciones y el mantenimiento de los barcos, pero si no se lograban capturas, la financiación no disponía de canales permanentes. De hecho, ni siquiera se modificaron determinados impuestos de la hacienda local para canalizarlos hacia la defensa naval. Tampoco los situados navales que debían llegar en teoría de Veracruz llegaron puntualmente ni en las cantidades establecidas. En este escenario, la inversión solo sería rentable si el éxito capturando buques se mantenía en el tiempo.

Como era de esperar, este sistema apenas tuvo vigencia un par de años. La declaración de guerra de Gran Bretaña en 1739, la insuficiencia de medios navales que acompañó a Blas de Lezo a Cartagena y la llegada de importantes escuadras inglesas a la región hicieron naufragar el proyecto de guardacostas antes de que pudiera comprobarse su hipotética eficacia. La estrepitosa derrota de Vernon frente a Cartagena de 1741 –victoria española lograda con ínfimos recursos– marcó indudablemente un punto de inflexión (SERRANO: 2016). De hecho, ese mismo año las arcas locales solo pudieron aportar diez mil pesos para la defensa naval, que aumentaron a 77.000 durante el conjunto de

(22) AGI, Santa Fe, 384, 1 de septiembre de 1737.

los dos años posteriores –sin duda por el temor a un nuevo ataque inglés– únicamente gracias a las transferencias recibidas por la ciudad provenientes de Santa Fe y Quito²³. De Veracruz en estos años no se supo nada.

El nacimiento del apostadero

A pesar de la sorprendente victoria de España sobre los británicos en el Caribe –que incluyó sonoros fracasos ingleses también en Santiago de Cuba en dos ocasiones, Puerto Cabello y La Habana (AMOR: 2020)–, a la conclusión del conflicto en 1748 el sistema de protección naval de Cartagena estaba en quiebra, tanto desde el punto de vista financiero como desde el de los medios disponibles. Como es lógico, las autoridades fueron muy conscientes de que el triunfo se había debido a un cúmulo de factores que no siempre iban a estar presentes. Sin embargo, la posición estratégica de la ciudad, lejos de debilitarse, se había fortalecido gracias al triunfo y a que era el único baluarte de la costa de Tierra Firme que podía hacer frente al eterno problema del contrabando. Por otra parte, el Tratado de Madrid de 1750 eliminó el Asiento de negros y el Navío de Permiso (KUETHE: 2016, p. 195), que desde 1713 habían sido un canal legal que socavaba el monopolio mercantil de España en Indias y que favoreció en gran medida décadas de acciones corsarias de Gran Bretaña en el Caribe. No obstante, estos factores ejercieron una notable influencia en el rol de Cartagena como garante de la defensa naval de la vertiente meridional caribeña, inaugurando una etapa de decisivos cambios.

El primero de ellos, que coincidió con la firma del Tratado de Madrid, fue la creación oficial de su apostadero naval (SOLANO: 2015, p. 211). A diferencia de La Habana, que siempre fue astillero y apostadero, Cartagena no fue más que un establecimiento o base de buques para labores de vigilancia y observación marítimas, que es la definición más concreta de apostadero naval en el siglo XVIII. Para el caso concreto de Cartagena, este apostadero, situado sobre una playa lateral en el barrio de Getsemaní, acabaría convirtiéndose en la base de sus guardacostas, especialmente después de que en 1786 se dispusieran almacenes, un muelle y un lugar para reparar embarcaciones (ib., p. 212). Alrededor de este establecimiento naval, cuya evolución fue constante durante el resto del siglo, giró toda la actividad de lucha frente al contrabando, vigilancia costera de Tierra Firme y centro de los corsarios.

En gran medida, este nuevo rumbo de los asuntos navales vino precedido por la asimilación en Madrid de la importancia que tenía el mar en la defensa de las posesiones indianas, y más específicamente en el sector del Caribe (OZANAM: 1996, pp. 460-466). El marqués de la Ensenada, secretario del Despacho de Marina e Indias, continuador de la obra de Patiño, fue sin duda su gran inspirador. En su famosa Representación de 1751 ya advertía del ries-

(23) AGI, Santa Fe, 1097.

go de que los enemigos de España, más poderosos en el mar, cortaran las rutas oceánicas y taponaran los recursos indianos hacia la metrópoli (RGUEZ. VILLA: 1878, p. 62). Cobijado bajo las Ordenanzas de la Armada de 1748, desde mediados de siglo se hizo hincapié en una eficaz línea de defensa naval en el Caribe, concentrando la vigilancia costera en el sur –desde la base de Cartagena– mientras en el norte se continuaba con la construcción de buques de gran porte en La Habana.

A pesar de que Ensenada no pudo concretar un reglamento sobre los guardacostas, su sucesor, Julián de Arriaga, recogió el interés de aquel y lo puso en práctica mediante la Ordenanza de Corso para las Indias de 1754 (CRUZ: 1995). No obstante, aunque generar un entramado jurídico para los guardacostas cartageneros era un aspecto esencial, hacía falta poner sobre la mesa los elementos materiales para hacerlo posible. De hecho, uno de los primeros inconvenientes con que se encontraron las autoridades ligadas al apostadero fue la falta de maderas y pertrechos de todo tipo, que tuvieron que ser traídos sistemáticamente, hasta finales de siglo, de La Habana y España. Por otra parte, la desaparición formal de sistema de flotas y galeones en 1739 provocó una notable contracción de ingresos, que solo pudo ser cubierta con el incremento en la remisión de fondos desde el exterior. Aunque Cartagena seguía siendo un puerto significativo en relación con las medidas liberalizadas del comercio iniciadas en 1765, y concretadas con el Reglamento de Libre Comercio de 1778 (MALAGÓN: 2001, pp. 51-74), las enormes tensiones presupuestarias de su aparato militar obligaron a una dependencia cada vez mayor de las remisiones dinerarias de Santa Fe y Quito. A pesar de que los ingresos por rentas entre 1761 y 1800 ascendieron a la increíble cifra de 15.318.105 pesos, el gasto militar hasta 1788 se elevó a tan solo 16.764.064 pesos, llegando a más de veinte millones en 1800²⁴. Por su parte, el gasto naval entre 1761 y 1788 fue de nada menos que de 2.185.126 pesos²⁵, cantidad que era imposible sufragar con los ingresos de la hacienda local. Estos elevados gastos navales no solo estuvieron en relación directa con la creciente actividad de sus guardacostas y algunas expediciones navales que obligaron a una gran movilización de medios –como las llevadas a cabo en el Darién en 1761, 1767-1768 y 1784-1790 (RGUEZ.: 2014. GÁMEZ: 2018)–, sino también a la constante llegada a Cartagena de buques –algunos de gran porte, como navíos– procedentes de La Habana y España.

La convergencia de ser el principal enclave del Caribe meridional –según los planes de Madrid– con las limitaciones financieras, forzó a Cartagena a revitalizar el antiguo impuesto de la «avería»²⁶, prácticamente en desuso desde la década de 1720. Aunque en 1680 la Recopilación de las Leyes de Indias

(24) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113. Tesorería principal de Real Hacienda.

(25) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

(26) Era un impuesto *ad valorem* que se cobraba sobre las mercancías que se llevaban o partían de las Indias españolas.

estableció, mediante la ley XLVI título IX, libro IX, que se mantuvieran los asientos de este impuesto, lo cierto fue que la contracción del comercio a causa del inicio de la guerra de Sucesión lo hizo desaparecer en la práctica. Por cédula de 18 de junio de 1732 se abolió formalmente la avería, haciéndose cargo el Estado de la protección naval del comercio indiano (ANTÚNEZ: 1797, p. 206). La idea de desgajar este importante impuesto de las manos de los comerciantes del Consulado gaditano podía funcionar en la Península, aunque no en Indias. En el Caribe, donde la articulación de una política defensiva demandaba ingresos altos destinados a múltiples facetas, resultaba más práctico y eficiente mejorar la recaudación y vincular determinados ingresos a gastos específicos. Fue eso precisamente lo que ocurrió en Cartagena de Indias, desde la década de 1760, con la avería, en especial porque el funcionamiento del apostadero demandaba unos gastos que los «situados» –destinados a su guarnición y fortificaciones– no podían asumir.

Esta coyuntura de fuertes y crecientes gastos navales, que además no podían ser calculados con anterioridad, coincidió además con la expansión de su apostadero, que inició su actividad en 1757²⁷. El primer comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, Pedro Ignacio Bermúdez, informó en esta fecha que disponía de cuatro buques, de los que solo uno era una fragata de 30 cañones²⁸. Con un presupuesto anual de 150.000 pesos (SOLANO: 2015, p. 26), que debían servir no solo para las pagas de la marinería, sino también para la compra de maderas y pertrechos y el mantenimiento de los buques, esta asignación quedó siempre muy lejos de las acuciantes necesidades reales. Esto se hizo evidente cuando arribaban a puerto navíos, cuyo volumen y marinería colapsaban las finanzas. Así ocurrió en 1763, cuando el navío *El Firme*, de 77 cañones, llegó al puerto de Cartagena con la sana intención de participar en las labores de corso. Naturalmente, un buque de semejante tamaño, y con más de cuatrocientos hombres a bordo hambrientos y necesitados de vituallas, generó todo tipo de quejas. De hecho, el propio virrey de Nueva Granada, Pedro Messía de la Cerda, informó airadamente a España que era imposible su sostenimiento en puerto, abogando con sentido práctico que era mucho más útil y rentable una fragata²⁹. Esta situación se hizo tan frecuente que, en 1774, el comandante e intendente de marina de La Habana, Lorenzo Montalvo, informó a Arriaga que, ante las dificultades presupuestarias de Cartagena, todos los buques enviados a Tierra Firme desde Cuba serían sufragados por la tesorería habanera³⁰.

De igual forma, desde mediados de la década de 1760 surgió en Cartagena una agria polémica acerca de la tipología de buques más apropiada para las labores de vigilancia costera y persecución del contrabando. Hubo quienes

(27) AGI, Santa Fe, 447. Informe de Madrid, 17 de junio de 1758.

(28) AGI, Santa Fe, 1094. Informe de 8 de noviembre de 1760.

(29) AGI, Santa Fe, 1095. Informe de 22 de septiembre de 1763.

(30) Archivo General de Simancas (AGS), Marina, 596. Informe de Montalvo a Arriaga de 27 de abril de 1774.

abogaban por la permanencia en puerto de un navío de gran porte junto a otras unidades menores, mientras que otros, fundamentalmente las autoridades políticas, defendían una adecuada relación entre las posibilidades financieras del enclave y los objetivos prácticos propuestos, por lo que insistían en buques pequeños y maniobreros, como balandras o jabeques (MANZANILLA: 2013, pp. 99-102). La solución fue dotar al sistema de guardacostas de Cartagena de aquello que podía sostener, es decir, buques de pequeño porte, en especial porque el ingeniero Antonio Arévalo tuvo que hacerse cargo desde comienzos de la década de 1770 de la ampliación y mejora del apostadero, cuyos crecidos gastos había que compartir con el resto del sistema defensivo de la ciudad (SOLANO: 2013, p. 103). En relación con esto, en 1760 se terminó de construir en La Habana un paquebote (*Volante*) de 19 cañones, que fue enviado inmediatamente a Cartagena de Indias para servir como guardacostas³¹.

No obstante, estas limitaciones técnicas no impidieron a los guardacostas efectuar una actividad constante, incluso probablemente por encima de sus posibilidades. Tras la victoria en la guerra de los Siete Años (1756-1763), los británicos habían incrementado sus intromisiones en el golfo del Darién, llegando a asentar diversas bases. Aunque pequeñas en tamaño, eran muy molestas como base de contrabandistas y generaban gran inestabilidad por la posibilidad de que incrementaran su potencia. En este contexto, la respuesta española provino de Cartagena y de sus fuerzas navales de guardacostas, que iniciaron una pugna permanente contra los británicos desde 1767. Gracias a la iniciativa del virrey Pedro Messía de la Cerda y del gobernador de Cartagena de Indias, Fernando Morillo Velarde, dos balandras con veinticinco hombres cada una, inspeccionaron la costa del Darién en mayo de 1767 para dar caza a los británicos (GÁMEZ: 2018, p. 225). Limpiado el espacio al año siguiente, las informaciones geográficas obtenidas por esta expedición, cuyo componente naval fue decisivo, ayudaron enormemente en la década de 1780 a fijar de manera definitiva el control territorial español sobre la zona del Darién.

Por otra parte, la excepcional coyuntura de profundas mejoras del sistema militar de Cartagena (fortificaciones, guarnición y apostadero), junto con el lento pero constante aumento de las rentas como resultado de los efectos del libre comercio decretado en 1778 –aunque sus efectos no fueron claramente perceptibles hasta los inicios de la década de 1780–, generaron un notable esfuerzo en la financiación de su institución militar. Santa Fe y Quito, junto con aportaciones tangenciales de La Habana, aportaron ingentes cantidades de dinero, que entre 1770 y 1800 ascendieron a la nada despreciable suma de 8.821.219 pesos³². De este total, aproximadamente un 15 por ciento fue canalizado hacia la financiación de su sistema de guardacostas y defensa naval, incluyendo la expansión del apostadero. En 1772 ya había en Cartagena dos fragatas y cuatro balandras –con un total de más de seiscientos hombres de

(31) AGS, Marina, 330. Pedro Acosta a Julián de Arriga, 19 de mayo de 1760.

(32) AGI, Santa Fe, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

marinería, artilleros y oficiales navales— en el servicio de guardacostas³³. En 1786 este número había crecido espectacularmente, con una fragata, dos goletas y cuatro bergantines en servicio frente a las costas de la ciudad, más cinco goletas, cuatro balandras y cuatro lanchas cañoneras para la patrulla en las costas del Darién, aunque con base en Cartagena³⁴. Paralelamente, ese mismo año el capitán y comandante de guardacostas Juan Álvarez de Veriñas propuso un audaz plan para incrementar la defensa naval y protección de las aguas desde Cumaná al Darién, con base en Cartagena, que incluía el despliegue de nada menos que veinticinco buques de pequeño porte (balandras, galeotas y lanchas cañoneras), con un total de 1.116 hombres³⁵. Como es natural, la falta de fondos hizo inviable este proyecto.

No obstante, la ciudad hizo un notable esfuerzo aportando fondos procedentes del control público del impuesto de la avería. Con el inconveniente —y tal vez la ventaja— de no poseer capacidad para la construcción de buques, Cartagena necesitaba fondos principalmente para el sostenimiento de las unidades navales, sus tripulaciones y los suministros indispensables. Habida cuenta de que tanto Santa Fe como Quito nutrían a Cartagena de dinero para sus fortificaciones y su enorme guarnición —que incluía las milicias cuando eran activadas—, no quedaba otra opción que maximizar los recursos propios vía gestión de ingresos. La apertura comercial de 1765 y 1778, que favoreció la entrada y salida de mercantes, empujó indudablemente la capacidad tributaria con la gestión del impuesto de la avería, cuyos fondos eran canalizados por entero hacia el apostadero y la defensa naval. La siguiente tabla, que muestra valores en pesos de a ocho quinquenales, representa los innegables buenos resultados³⁶.

<i>Quinquenios</i>	<i>Avería</i>
1761-1765	144.746
1766-1770	122.066
1771-1780	128.481
1781-1785	70.964
1781-1785	89.206
1786-1790	70.964
1791-1795	153.744
1796-1800	111.972

Estas cantidades, aunque nunca fueron suficientes para mantener una fuerte presencia naval en Cartagena y sus aguas, resultaron indispensables para

(33) AGI, Santa Fe, 1095. Estado de fuerza de los guardacostas, 20 de julio de 1772.

(34) AGI, Santa Fe, 914. Informe de 12 de abril de 1786.

(35) AGI, Panamá, 262. Informe de 3 de junio de 1786.

(36) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113. Tesorería principal de Real Hacienda.

favorecer la febril actividad de su apostadero y ampliar el control marítimo bajo su mando, que en la práctica discurría desde Santa Marta hasta el golfo del Darién. A pesar de que los seis buques y más de seiscientos hombres que componían la escuadra de guardacostas en 1772 demandaban 178.000 pesos anuales³⁷, el impuesto de la avería pudo sufragar los gastos más inmediatos porque se determinó que la marinería solo cobraría sus sueldos en caso de llevar a cabo alguna salida en corso o de vigilancia. Cuando los ingresos de este impuesto no eran suficientes, la tesorería de Cartagena comenzó a transferir cada vez mayores cantidades de dinero provenientes de otros ingresos, principalmente de los estancos del tabaco y aguardiente³⁸.

No obstante, los crecientes ingresos no hicieron más que elevar los gastos militares, en especial desde la segunda mitad de la década de 1780, cuando la institución militar cartagenera vivió una auténtica edad de oro de gasto. De hecho, la expedición al Darién que se desarrolló entre 1785 y 1789 –aunque no languideció totalmente hasta bien entrada la década de 1790 (RGUEZ.: 2014)– representó un egreso de 1.501.926 pesos, de los que casi un tercio se destinaron al componente naval³⁹. En este sentido, entre 1700 y 1788 los gastos navales de Cartagena fueron de algo más de tres millones de pesos (SERRANO: 2004, p. 380), mientras que para un periodo mucho más corto, de 1788 a 1808, la cifra se había elevado a 5.157.790 pesos (MANZANILLA: 2013, p. 407). Naturalmente, esta eclosión de actividad militar se debió a la singular subida de los ingresos fiscales dimanados del Reglamento de Libre Comercio de 1778, origen de la aduana cartagenera. En efecto, entre 1781 y 1809 los valores de las mercancías provenientes de la exportación/importación a través de su aduana generaron la cifra de 2.753.305 pesos, con alrededor de un 25 por ciento de los mismos trasladados a la tesorería de marina local⁴⁰.

Toda esta actividad se llevó a cabo, además, maximizando los limitados recursos navales y una logística aún en crecimiento. Como principal base de guardacostas del Caribe, y de hecho como segundo puerto con mayor número de unidades de guardacostas tras Cartagena de Levante, Cartagena de Indias hubo de hacer frente a sus responsabilidades con una inteligente estrategia de dispersión de buques y división de funciones. En 1783, el comandante de los guardacostas, Juan Antonio Camino, informaba que solo disponía para las labores de guardacosta regional de la fragata *Nuestra Señora de la O*, los bergantines *Princesa* y *Amistad* y la goleta *Chula*, ya que el resto de las unidades estaban preparadas para la expedición al Darién⁴¹. En 1785, en plena efervescencia por las operaciones navales y militares en el golfo del Darién, se determinó el envío de cuatro buques a La Habana para ser carenados y

(37) AGI, Santa Fe, 1095.

(38) AGI, Santa Fe, 1110, 1115. Más de setecientos mil pesos por quinquenio entre 1780 y 1790.

(39) AGI, Santa Fe, 906.

(40) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113. Tesorería principal de Real Hacienda.

(41) AGS, Marina, 424. Carta al ministro Valdés de 7 de noviembre de 1783.

sostenidos por las autoridades de su astillero, mientras en Cartagena las urcas *Regla* y *Santa Balbina* y la fragata *Santa Bibiana* descargaban pertrechos procedentes de Cuba antes de regresar a la isla, donde sus tripulaciones recibirían sus pagas⁴². La situación se hizo tan desesperada que hubo que buscar a más de cuatro leguas de la ciudad materiales para el apostadero y gente para transportarlos, porque el grueso del personal y los pertrechos esenciales estaban siendo utilizados en la costosa empresa del Darién⁴³. Para 1789, una vez concluido el grueso de las operaciones navales en el golfo, Cartagena disponía de 32 naves vinculadas a los guardacostas, la mayoría de ellas procedentes de La Habana, número que quedó reducido a una media de nueve en la década de 1790 (MANZANILLA: 2013, pp. 503-506). La causa de esta drástica reducción no fue otra que la pesada carga financiera que generaban y los insondables problemas con los suministros y pertrechos que eran norma en el apostadero cartagenero. De hecho, en 1799 Cosme Carranza, comandante de la base naval, hacía un desesperado llamamiento para que se mandasen desde La Habana 250 quintales de alquitrán, 100 quintales de clavos, 20 quintales de hierro y 200 planchas de cobre⁴⁴, petición que había sido muy común desde años atrás.

Se podría afirmar que el propio éxito del apostadero incrementando su actividad naval y las unidades de guardacostas puestas en juego fueron causa a su vez de sus enormes problemas financieros. En efecto, en 1798 hubo que comenzar a reducir gastos y se tuvo que solicitar un préstamo al Consulado de Cartagena de más de cuarenta mil pesos, cuyo destino era la manutención de la sufrida marinería (ib., p. 426). Sin embargo, al año siguiente, la Junta Naval, a través del comandante de guardacostas, Cosme Carranza, tuvo que volver a pedir al Consulado no dinero, sino que comprase jarcia, lona, alquitrán y brea al no haber existencias en los almacenes, bajo la promesa de un pronto desembolso⁴⁵. Desconocemos si esta última petición fue atendida, pero no obstante es sintomática de la caótica situación financiera y logística del sistema naval cartagenero, devorado muy probablemente por su propio éxito sobre bases económicas no muy sólidas.

En cualquier caso, todo este ciclo de expansión de gasto, sustentado en gran medida por fondos externos a la ciudad, provocó a su vez un impacto positivo en la actividad laboral ligada al apostadero. Durante la década de 1770, y principalmente a partir de 1780 hasta final de siglo, la adecuación del puerto a sus nuevas funciones –las reparaciones de los barcos y armas, así como la construcción de escolleras, diques y rompeolas marinos– generó una creciente mano de obra ligada al componente naval, con casi quinientos artesanos y trabajadores de todo tipo vinculados al apostadero e industrias subsi-

(42) Archivo General de Marina (AGM), Expediciones a Indias, 3. Comandante de guardacostas Luis Argueda a Antonio Valdés Bazán, 31 de diciembre de 1785.

(43) *Ibidem*.

(44) AGM, Expediciones a Indias, 4. Carta a Juan de Lángara de 29 de junio de 1799.

(45) AGM, Expediciones a Indias, 27, 25 de febrero de 1799.

diarias (SOLANO: 2013, p. 108). Para 1809, el presupuesto del apostadero había ascendido ya a la notable suma de 336.222 pesos, de los que un 11 por ciento correspondía al pago de jornales de tripulantes, guarnición y brigadas de los buques guardacostas, y un 38,5 al pago a los asentistas (ib., p. 110) que nutrían el puerto de suministros y vituallas traídas de todo el Caribe.

Estos elementos son sumamente esclarecedores del enorme impacto positivo que la institución militar, y en concreto el sistema de defensa naval, tenía para Cartagena. Aunque tradicionalmente se ha considerado el gasto militar – y, por tanto, su financiación– un pasivo para la Hacienda, hay que visualizar los egresos demandados por los buques como un activo económico, debido al efecto llamada en el ámbito laboral. En efecto, con miles de trabajadores realizando todo tipo de labores en función de las necesidades militares, los gastos –sueldos principalmente– deben ser interpretados como un factor revitalizador de la economía local e incluso regional. Los trabajadores del apostadero –584 en 1798 (ib., p. 225)– recibían miles de pesos que posteriormente eran gastados en el comercio local, generando una demanda de bienes y servicios de efectos positivos automáticos. Paralelamente, los suministros que venían del exterior (hierro, jarcia, lona, etc.) fomentaban la industria artesanal especializada, o que a su vez impactaba hacia el alza los sueldos. Los trabajadores del apostadero (carpinteros, herreros, pintores, montoneros, cordeleros y un largo etcétera) recibían mayores sueldos que el conjunto de trabajadores no cualificados y, lo que es más importante, realizaban una labor constante en el tiempo y no temporal y estacional, como los agricultores. Por ejemplo, en 1787, en el recorrido y baliza de dos balandras se emplearon dieciocho carpinteros y calafates durante ocho días, mientras que en las mismas operaciones en una fragata se utilizaron dieciséis calafates durante doce días (ib., p. 227). Y este tipo de actividades eran una constante a lo largo de todo el año. De igual forma, la permanente demanda de materias primas mantenía una actividad industrial sostenida y de alta cualificación técnica.

En relación con esto último, Cartagena era deficitaria de todas las materias primas indispensables para el acondicionamiento de los buques e incluso para el sostenimiento de la marinería. En las dos últimas décadas del siglo XVIII, fueron muchos los informes y peticiones a fin de traer desde España todo tipo de utensilios para reparaciones, así como pertrechos para los buques, que incluían cureñas, cañones, así como velas y jarcias. Como bien ha demostrado el historiador Paolo Solano, la guerra –o la amenaza de conflicto– supuso un gran acicate laboral para el apostadero de Cartagena (ib., pp. 231-236).

A pesar de las enormes tensiones presupuestarias y las lógicas limitaciones, la mayor parte del esfuerzo naval de Cartagena pudo ser sufragado –al menos en óptimas condiciones– gracias a la creación de monopolios –como el del tabaco a partir de 1764– y al aumento de los ingresos de aduanas por la liberalización comercial. Como se ha indicado, entre 1764 y 1809 solo los ingresos del tabaco generaron en Cartagena unos beneficios para la hacienda

de 3.127.882 pesos⁴⁶ que, como es natural, en gran medida fueron utilizados para su aparato militar. No obstante, incluso con este fuerte incremento de los ingresos, la financiación del sistema naval sufrió enormes tensiones provocadas principalmente por la guerra, como la que enfrentó a España con Gran Bretaña entre 1779 y 1783, cuyas consecuencias financieras perduraron varios años.

De esta forma, entre 1782 y 1788 la hacienda local tuvo un déficit de más de un millón y medio de pesos, cuyo principal responsable fue su entramado naval, con un gasto de 224.827 pesos en 1786, 180.814 en 1787 y 132.553 en 1788⁴⁷. Las únicas medidas que podían paliar semejante déficit eran las de solicitar por vía de urgencia un incremento de los envíos externos de dinero. En este caso, además de las consabidas remisiones desde Santa Fe y Quito, se recurrió incluso a Popayán. Entre las tres tesorerías fueron enviados a Cartagena, entre 1789 y 1799, 3.578.542 pesos, cifra récord hasta ese momento. Igualmente, La Habana tuvo que hacerse cargo de 124.155 pesos en suministros navales enviados al principal enclave de Tierra Firme⁴⁸. De similar forma, era de esperar que quienes más se beneficiaban de la protección de los guardacostas –la clase comerciante y los propios vecinos– aportaran algo a las exhaustas arcas cartageneras. Así, entre las mismas fechas, los principales comerciantes del enclave y acaudalados vecinos aportaron 321.544 pesos para cubrir gran parte de la deuda, principalmente del apostadero⁴⁹. Paralelamente, las peticiones de numerario al Consulado fueron recurrentes como medidas de urgencia ante un sistema naval que –probablemente– creció de manera desmesurada.

Por otra parte, la expedición al Darién de la década de 1780, y cuyas acciones fueron esencialmente navales, generaron un enorme gasto que aún en 1795 estaba sin pagar completamente (MANZANILLA: 2013, p. 401), y supuso una rémora en el tiempo de difícil solución. Aunque el esfuerzo del apostadero y el sistema naval de Cartagena había dado sus frutos –liquidación del problema del Darién y aumento del número de presas–, la financiación siguió siendo un enorme hándicap hasta finales de siglo. No es de extrañar que en esta coyuntura se tomaran medidas drásticas. Una de ellas fue la solicitud a España, por parte del virrey de Nueva Granada, para que se eximiera a Cartagena de la obligación de remitir dinero a la Península⁵⁰.

Sin embargo, resultaba imperativo seguir manteniendo un enorme gasto naval a pesar de las dificultades de financiación. Los constantes conflictos bélicos del último tercio del siglo XVIII y comienzos del XIX forzaban a un permanente estado de tensión financiera que Cartagena debía afrontar, lo mismo que el resto del Imperio español en Indias (KUETHE y ANDRIEN: 2018,

(46) AGI, Santa Fe, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1008, 1009, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

(47) AGI, Santa Fe, 1102, 1103, 1104. Tesorería principal de Real Hacienda.

(48) AGI, Santo Domingo, 1975. Informe de 10 de febrero de 1789.

(49) AGI, Santa Fe, 1102, 1103, 1104. Tesorería principal de Real Hacienda.

(50) AGI, Santa Fe, 906. Virrey José de Ezpeleta, 19 de noviembre de 1789.

pp. 21-28). En esta coyuntura, en la que no solo Gran Bretaña era el enemigo, sino también Francia —entre 1793 y 1796 y después de 1808—, los gastos navales alcanzaron cifras astronómicas que llevaron a Cartagena a una quiebra técnica. En efecto, entre 1788 y 1808 el sistema naval cartagenero generó un gasto de 5.157.790 pesos o, lo que es lo mismo, un 10 por ciento de todos sus ingresos (MANZANILLA: 2013, p. 407). Desde 1790, y para contener los gastos, se comenzó a disminuir el número de unidades navales que operaban desde Cartagena, forzando también a las autoridades de Santa Marta a que aportaran lo que pudiesen a las debilitadas arcas⁵¹. De igual forma, se dictaminó el envío de varios buques a La Habana, cuyo músculo financiero era aparentemente más poderoso que el de Cartagena, y de este modo ahorrar gastos. Aunque los ingresos por presas y comisos entre 1761 y 1809 ascendieron a 457.124 pesos⁵², estas cantidades no fueron suficientes para cubrir la deuda. Los desesperados intentos de la Junta Naval por que los vecinos de Cartagena hicieran un esfuerzo extraordinario para pagar, al menos, la manutención de la marinería, no surtieron demasiados efectos.

Por otro lado, la mayor parte de los gastos de los guardacostas, y por tanto los recursos para su financiación, estuvieron en la variable de los sueldos. Esto refuerza la tesis de que el componente humano era, con mucha diferencia, el apartado más importante de la administración militar de Cartagena. En efecto, diversos informes del costo de algunos buques entre 1789 y 1796 constatan que los emolumentos a la marinería y oficiales embarcados representaban una media del 46 por ciento de todos los gastos, estando el resto repartido entre pertrechos, raciones y otros gastos⁵³. Además, estos sueldos no eran precisamente bajos. El comandante del apostadero cobraba más de 1.900 pesos al año, mientras que el alférez de fragata —el nivel más bajo de los oficiales— recibía 230, y un simple marinero, 62. Hay que tener en cuenta que una arroba de carne de vaca —casi doce kilos— costaba once reales, es decir, menos de un peso, mientras que una de harina no sobrepasaba los dos pesos⁵⁴. Visto en retrospectiva, no parece extraño que con semejantes sueldos casi nunca faltara personal para embarcarse en los buques.

Conclusión

La defensa naval de Cartagena de Indias, y en especial su sistema de guardacostas, representó un elemento casi residual de la administración militar local en comparación con el gasto y financiación que generaron sus fortificaciones, guarnición permanente y milicias. En términos absolutos, su compo-

(51) *Ibidem*. Junta de Marina, 18 de marzo de 1790.

(52) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

(53) AGM, Consignaciones, 7207.

(54) AGI, Santa Fe, 1102. AGI, Cuba, 727, libros de tesorería.

nente naval apenas supuso un ocho por ciento del total de los egresos militares, aunque el 70 por ciento del mismo se concentró en la etapa posterior a 1757, cuando operó plenamente su apostadero (SERRANO: 2004, pp. 276-277). Sin embargo, su repercusión fue enorme. La industria naval jugó un rol decisivo en las dos últimas décadas en relación con la masa de trabajadores del apostadero, generando un impacto al menos tan significativo como su sistema de fortificaciones. La masa laboral en torno a los guardacostas y su sostenimiento, unida a los sueldos de las tripulaciones, representaron una inyección de capital vital para las actividades mercantiles de la ciudad. Ni siquiera las fortificaciones demandaban tanta mano de obra como el sistema de defensa naval. Tan solo la guarnición, cada vez más numerosa, pero casi siempre ociosa, demandó más numerario que el apostadero y su personal adscrito.

Por otra parte, la financiación fue siempre un inconveniente y a la vez una limitación para su expansión. En Cartagena nunca se crearon impuestos específicos para sostener sus buques, en especial después de mediados de siglo. Si el enclave fue capaz de mantener una aparente solidez de su defensa costera en el mar, se debió principalmente a dos elementos. Por un lado, el fuerte incremento de sus rentas desde la década de 1780 al ponerse en marcha las medidas liberalizadoras de 1778. A través de la aduana, la gran cantidad de buques sueltos propiciaron una elevación de los ingresos por exportación/importación y, al mismo tiempo, un incremento de la alcabala, que en conjunción con la aduana insufló capital a la tesorería local cuando más lo necesitaba. Pero, por otra parte, el enorme esfuerzo de remisión de numerario desde cajas externas —especialmente Santa Fe y Quito— fue sin duda el elemento determinante. Esas remisiones exógenas a la tesorería cartagenera pudieron permitir un elevado gasto y cerrar la brecha del déficit local, al menos a corto plazo. Aunque la deuda de la administración militar de Cartagena superaba el millón de pesos hacia 1800 —de la que un 30 por ciento correspondía a su sistema naval—, solo el inicio de los procesos emancipadores en 1810 cortó de raíz las transferencias externas, colapsó sus ingresos por rentas e hizo finalmente inoperante su defensa naval.

Fuentes

- Archivo General de Indias (AGI): Santa Fe, Panamá, Contratación, Contaduría, Indiferente General
- Archivo General de Simancas (AGS): Marina
- Archivo General de Marina (AGM): Consignaciones, Expediciones a Indias
- Archivo Histórico de la Nobleza: Osuna.

Bibliografía

- AMAYA PALACIOS, Sebastián (2017). Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624). *Revista de Historia Naval*, 138, 35-41.
- (2023). *Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur*. La Rábida.

- AMOR MARTÍN, Francisco de Asís (2020). *La batalla de La Habana de 1748: crónica de una derrota anunciada*. Universidad de Sevilla.
- ANTÚNEZ Y ACEBEDO, Rafael (1797). *Memorias históricas sobre legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias de las Indias Occidentales*. Madrid.
- APESTEGUI, Cruz (2000). «Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y la primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización». En *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. Oxford.
- BORRERO LONDOÑO, Ricardo, (2009). De Pointis y la representación textual de la expedición a Cartagena en 1697: tipología discursiva, ambigüedad y pragmatismo trascendental. *Fronteras de la Historia*, 14-2, 368-390.
- CASTILLERO, Alfredo (1967). *Estructuras sociales y económicas de Veragua desde sus orígenes históricos: siglos XVI y XVII*. Panamá.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1952). La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII. *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 1-9.
- CRUZ BARNEY, Óscar (1995). El proyecto de ordenanza de corso para Indias de 1754. *Arsiuris*, 14, 373-431.
- DUARTE LEVEL, Lino (1911). *Historia patria*. Caracas.
- ESCUADERO, José Antonio (1969). *Los Secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)* [4 t.] Madrid, Instituto de Estudios Administrativos.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio (2019). Armas para las Indias. El problema del suministro de armas y la defensa colonial durante el reinado de Carlos II. *Revista Complutense de Historia de América*, 45, 189-210.
- FERNÁNDEZ DOMINGO, Jesús Ignacio (2010). *Los tesoros del mar y su régimen jurídico*. Editorial Reus, Madrid.
- GÁMEZ CASADO, Manuel (2018). Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768. *Anuario de Estudios Americanos*, 75-1, 211-236.
- G.^a DE LEÓN, Antonio (1998). Economía y vida cotidiana en el Veracruz del siglo XVII: 1585-1707. *Boletín Americanista*, 48, 29-45.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique (2016). *Navíos de la Real Armada, 1700-1860*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- GOODMAN, David (2001). *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*. Barcelona.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, Esteban (2004). Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735. *Memoria*, 11 y 12.
- KAMEN, Henry (2000). *Felipe V. El rey que reinó dos veces*. Madrid.
- KUETHE, Allan J. (2016). Reflexiones. *TEMPUS. Revista en Historia General*, 4, 186-204. Septiembre-octubre.
- y ANDRIEN, Kenneth J. (2018). *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*. Bogotá.
- LAVIANA, M.^a Luisa (1984). La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII. *Temas Americanistas*, 4, 74-91.
- MALAGÓN PINZÓN, Miguel Alejandro (2001). El Consulado de Comercio de Cartagena. *Estudios Socio-Jurídicos*, 3-2, 51-74.
- MANZANILLA CELIS, Ángel Francisco (2013). «Los Guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada, 1788-1808» (tesis doctoral inédita). Sevilla.
- MARCO DORTA, Enrique (1988). *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Bogotá.
- MIRA CABALLOS, Esteban (1997). La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550). *Revista de Historia Naval*, 56, 7-20.
- MORENO LORENTE, Amada (1983). La fundación de la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias, 1737. *Temas Americanistas*, 2, 85-90.
- MOYA SORDO, Vera (2021). Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10-20, 125-147.
- NAVARRO G.^a Luis (1983). «La política indiana». En *Historia general de España y América XI-1. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*.

- ORR, Julie (2018). *Scotland, Darien and the Atlantic World, 1698-1700*. Edimburgo.
- ORTIZ, Jorge, (2019). La maestranza naval en el [sic] Callao y Guayaquil coloniales. *Revista del Archivo General de la Nación*, 34(2), 61-76.
- OZANAM, Didier (1996). «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI». En JOVER ZAMORA, José M.^a (dir.) *La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, vol. 1 de *La época de los primeros Borbones*, t. XXIX de la *Historia de España de Menéndez Pidal*. Madrid, Espasa Calpe, 460-466.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo (1982). *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- PERONA TOMÁS, Dionisio A. (1998). *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José (2004). *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- REICHERT, Rafal (2020). La forja del imperio ultramarino: el sistema defensivo y la vida soldadesca en los presidios del Gran Caribe en el siglo XVII. Caso de la guarnición de La Habana. *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, 108, 1-27.
- RODRÍGUEZ, Nelson Eduardo (2014). El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784-1790). *Historia Crítica*, 53, 201-223.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio (1878). *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada; ensayo biográfico formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos*. Madrid.
- ROMERO CASTAÑO, Luis René y PÉREZ DÍAZ, Juan Felipe (2005). *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. México.
- SEGOVIA, Rodolfo (1992). *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Historia y estrategia*. Bogotá.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel y KUETHE, Allan J. (2004). «La familia O’Farrill y la élite habanera». En *Las élites urbanas en Hispanoamérica*. Universidad de Sevilla.
- (2006). *El Lago de Piedra. la geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*. Bogotá.
- (2007). «Gasto militar y situados en Cartagena de Indias, 1645-1699». En *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Cartagena de Indias.
- (2016). El éxito en la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16.
- (2018). *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo (2013). Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810. *Memorias*, 19.
- (2015). El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia. *Economía & Región*, 9-1.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1981). *La Armada de Barlovento*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- VILA VILAR, Enriqueta (1982). Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias. *Anuario de Estudios Americanos*, 39, 275-337.
- WALKER, Geoffrey J. (1979). *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*. Londres, Macmillan.
- WATT, Douglas (2008). The Management of Capital by the Company of Scotland 1696-1707. *Journal of Scottish Historical Studies*, 25(2), 97-118.
- ZAPATERO, Juan Manuel (1979). *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid.
- (1990). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Madrid.