

Amor Martín, Francisco de Asís. *La batalla de La Habana de 1748. Crónica de una derrota anunciada*. Sevilla: Ateneo de Sevilla – Universidad de Sevilla, 2020. 290 pp.

Nos hallamos ante un excelente libro de historia naval. El prólogo y las secciones introductorias nos ofrecen la filiación del autor y de la obra: Francisco Amor realiza actualmente su Tesis Doctoral sobre las dinámicas coloniales comparadas de España e Inglaterra y sus políticas de fomento naval en los siglos XVII y XVIII, mientras que el libro procede de un TFM dirigido por el profesor Juan José Iglesias y defendido en la Universidad de Sevilla que ganó el XII Premio de Historia del Ateneo de Sevilla. Finalmente, para completar la ficha, los agradecimientos incluyen, junto a la labor del director y del prologuista, la decisión del jurado del Ateneo hispalense, el buen hacer de la Editorial Universidad de Sevilla (personificada en el profesor José Beltrán), el apoyo de José Manuel Díaz Blanco y Francisco Pérez Aguilar y los acertados consejos del profesor Juan Marchena, a quien se debe la idea del tema y del subtítulo, tomado directamente del gran Gabriel García Márquez.

Dos notas previas sirven para valorar la alta calidad de la obra aquí analizada. Primero, el hecho de que el autor no se limite al mero episodio de la batalla de La Habana de octubre de 1748, sino que incluya la acción militar dentro de la historia naval de Inglaterra y de España, poniendo especial énfasis en este caso en el esfuerzo de rearme naval llevado a cabo por los reformistas ilustrados españoles, especialmente por el marqués de la Ensenada. Segundo, la utilización de un abundante aparato documental (que incluye varios archivos generales y varias bibliotecas españolas) y el conocimiento y oportuna inclusión de una amplia bibliografía especializada, donde destacan las obras fundamentales de Juan Marchena & Justo Cuño (con sus colaboradores), José Manuel Serrano, Iván Valdez-Bubnov, Allan Kuethe & Kenneth Andrien, Agustín Guimerá, Maria Baudot, Marta García Garralón, Pablo Emilio Pérez-Mallaina, Manuel Reyes García Hurtado (con sus colaboradores), José Quintero o José Luis Gómez Urdáñez, entre otros. En definitiva, buenos mimbres (o, en este caso, buenos cañamos), para llevar adelante una investigación de historia marítima.

La primera parte de la obra ofrece como introducción a la batalla un espléndido panorama (“retrato”, consigna con elegancia el autor) de las escuadras participantes en el combate, lo que se traduce en una documentada descripción de todos los barcos enfrentados (siete contra siete), más unas amplias semblanzas de los principales mandos: cuatro por parte española (con Andrés Reggio a la cabeza) y dos (con Charles Knowles a la cabeza), por parte británica. Un magnífico ensayo prosopográfico en el segundo caso y biográfico en el primero, si estamos de acuerdo en que los barcos, por extensión, tienen una verdadera vida, entre su botadura y su desaparición por naufragio o por desguace.

A continuación, viene el combate propiamente dicho, donde el autor ya se atreve a emitir juicios de valor sobre diversas cuestiones. Fue un combate desequilibrado

desde el principio, por el mal estado de la mayoría de los barcos españoles (aparte de que el séptimo barco sólo contaba con unos 30 ó 34 cañones, inferiores a los cincuenta del séptimo navío inglés), de donde el título del libro. Fue un combate mal conducido por sus mandos, especialmente en el caso español pero también en el inglés, por lo que ambos jefes de escuadra hubieron de sufrir sendos juicios militares a su regreso a sus metrópolis, aunque salieron bien parados en uno y otro caso, pero no sin que sus reputaciones sufrieran una seria merma, lo que no les impidió seguir en el servicio activo en sus respectivas Armadas. Fue un combate que se saldó con la derrota de las fuerzas españolas (que perdieron dos de sus navíos, el *África* de 70 cañones, barrenado por Reggio, y *El Conquistador*, de 60, apresado por los ingleses), amén de numerosos hombres (varios oficiales, como Tomás de San Justo, comandante del *Conquistador*, y entre cien y ciento cincuenta tripulantes muertos, si bien las cifras, analizadas minuciosamente por el autor, son muy difíciles de establecer), aunque sin constituir una victoria contundente de los ingleses, que también sufrieron serios daños en sus barcos y severas pérdidas entre sus tripulantes (con seguridad más de sesenta muertos al menos) y que además no pudieron impedir que el propio Andrés Reggio meses después condujera a España sana y salva la flota de Indias, otro de los objetivos de Charles Knowles. Fue un combate que no tuvo una significación especial para el futuro ni de la Armada española, ni mucho menos para la *Royal Navy*. Fue, por último, un combate inútil, pues, cuando se entabló, la guerra entre España e Inglaterra había concluido hacía meses, aunque los mandos navales no tuvieron a tiempo noticias de la firma de la paz de Aquisgrán, lo que les exime de responsabilidad en este caso.

El correcto análisis de las escuadras, los mandos, las tripulaciones y el desarrollo de la batalla deja poco lugar para el debate crítico. Sin embargo, hay que decir que las deficiencias de los barcos repetidamente declaradas por el autor no están plenamente justificadas, ya que finalmente nos quedamos con una descripción demasiado genérica de la existencia de “desperfectos en sus arboladuras cuando no vías de agua en sus cascos” (p. 39). Además, ello no impidió el regreso a sus bases de la fragata habanera *La Galga* y los navíos *El Invencible* (también construido en La Habana y que efectivamente había tenido que someterse a varias carenas por la podredumbre de sus maderas), *Real Familia* (construido en Puntales y La Carraca), *Nueva España* (único construido en el mexicano astillero de Coatzacoalcos) y *El Dragón*, también botado en las gradas de La Habana, el único que entorpeció realmente el combate a causa de sus vías de agua, pero que luego prolongaría su vida hasta llegar a los cuarenta años de servicio activo (1783). Por el contrario, sí que resulta convincente cuando trata de un problema mucho más acuciante, la dificultad de reclutamiento de las tripulaciones y la baja preparación de muchos de los marineros (la cuestión que daba verdaderas pesadillas a Ensenada, mientras los barcos a lo más le quitaban el sueño). Sobre el desarrollo de la acción, también es cierto que la formación de la escuadra hispana se hizo vulnerable a causa del accidente del *Dragón* y de la deficiente maniobrabilidad del resto de los barcos, hasta el punto de que a las pocas horas la escuadra inglesa había desarticulado completamente a la española. Para terminar, merece el mayor elogio el análisis dedicado a los navíos, a los mandos y a las acciones de los ingleses en el transcurso de una batalla en la que desde luego los británicos entraron, eso sí es seguro, con más convicción que los españoles.

Tras explicarnos el episodio de la batalla y su correspondiente contexto, el autor dedica los bloques segundo y tercero de su libro (más extensos en su conjunto que

el primero) a la política naval de Inglaterra y de España en el escenario americano. Aquí sus principales afirmaciones, deducidas de sus fuentes y de la excelente bibliografía disponible, producen una incuestionable convicción sobre el acierto de sus juicios. Por un lado, no puede negarse que la Armada española padeció más por las dificultades de mantenimiento que por las pérdidas experimentadas en las acciones militares a todo lo largo de la primera mitad del siglo XVIII (tal como se concluye en la p. 217). Por otro, la conservación de los dominios americanos se debió más a la eficacia de la defensa estática que al mediocre comportamiento en batalla de la Armada española (tal como se afirma en p. 237).

Por el contrario, se presta a debate la cuestión del rearme naval en tiempos de Ensenada y de Arriaga. Aquí, en primer lugar, pese a la utilización de los magníficos estudios de José Manuel Serrano, habría que insistir en el papel jugado por la Real Compañía de La Habana en la construcción naval antes y después de la batalla de 1748, apoyándonos en los impecables estudios (que el autor no cita) de María Mestre Prat de Padua<sup>1</sup> y de Montserrat Gárate<sup>2</sup>. El asiento impuesto a la compañía continuó funcionando más allá de la batalla y más allá de su anulación por la Corona. La Compañía, cuyo ritmo de construcción sufrió el apremio incansable del marqués de Ensenada, botó un total de trece barcos (doce navíos y una fragata, *La Flora*) entre 1743 y 1750, cinco de ellos en los años 1749 y 1750 (*Fénix*, *Rayo*, *Segunda Princesa*, *Infante* y *Galicia*), es decir tras la batalla y tras la cancelación, lo que sí confirma la falta de influencia de la derrota de la escuadra de Andrés Reggio en la política de construcción naval de la Monarquía, como bien señala el autor.

Y en segundo lugar, no es satisfactorio hablar de un primer y un segundo rearme naval en los años cuarenta y cincuenta del siglo, pues no hay solución de continuidad como acabamos de ver en el ritmo constructivo del arsenal habanero durante los años cincuenta, aunque sí fue más difícil continuar con esa cadencia tras el cese del contrato con la Real Compañía de La Habana.

Otra de las causas de la caída del ritmo de la construcción naval, aducida regularmente hasta hace bien poco y retomada por el autor, fue el cese del principal impulsor del proyecto de rearme naval, el marqués de la Ensenada, después de la conjuración palatina urdida contra el ministro por Ricardo Wall, el duque de Huéscar y Benjamin Keene, el embajador de Inglaterra ante la corte de Madrid. Bien estudiada la conspiración desde sus diversas vertientes, últimamente por José Luis Gómez Urdáñez<sup>3</sup> (y muy bien resumida por el autor), uno de los puntos más oscuros había quedado sin resolver hasta la publicación de sus investigaciones sobre Julián de Arriaga por María Baudot<sup>4</sup>. Arriaga, que no participó en la conjura antiensendista, se opuso a la política naval de Wall y trató de evitar la ruina de los grandes proyectos de construcción naval del ministro caído en desgracia, para garantizar la mejor protección del imperio y mantener la capacidad defensiva de la Monarquía. Aunque bien es cierto que la década de los cincuenta fue estéril en la construcción naval y que el primer navío de línea, el *Astuto*, no salió de las gradas habaneras hasta 1759, también lo es que los esfuerzos de Arriaga, tomando el relevo de Ensenada en tono menor, dieron al menos como fruto la botadura de tres fragatas (modelo en que

<sup>1</sup> Mestre Prat de Padua, 1996: 315-316.

<sup>2</sup> Gárate Ojanguren, 1993: 65-106 especialmente.

<sup>3</sup> Gómez Urdáñez, 2017.

<sup>4</sup> Baudot Monroy, 2013.

era deficitaria la Armada española): *Volante* (1754), *Tetis* (1755) y *Fénix* (1758). En todo caso, el frenazo de esos años fue una de las causas de los graves descalabros españoles en la guerra de los Siete Años, que culminaron en la ocupación inglesa de La Habana y de Manila en 1762.

En suma, Francisco de Asís Amor nos ha obsequiado con un libro bien documentado, bien articulado y bien asentado en el debate actual, que, entre otras cosas dignas de tenerse en cuenta para una valoración muy favorable de la obra (como el ejercicio comparativo con la *Royal Navy*), ensancha de manera significativa nuestros conocimientos sobre la defensa del Imperio y sobre la Armada española de la Ilustración.

## Referencias bibliográficas

- Baudot Monroy, María. La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754). Madrid: Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2013.
- Gárate Ojanguren, Montserrat. *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. Donostia/San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1993.
- Gómez Urdáñez, José Luis. El marqués de la Ensenada. El secretario de todo. Madrid: Punto de Vista Editores, 2017.
- Mestre Prat de Pàdua, Maria. “La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación”, en *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, editado por Martínez Shaw, Carlos. Granada: Universidad de Granada, 1996, 299-321 (pp. 315-316).

Marina Alfonso Mola  
Universidad Nacional de Educación a Distancia (España)  
[malfonso@geo.uned.es](mailto:malfonso@geo.uned.es)