



## La lucha por el control del mar en las indias occidentales durante el siglo XVIII

Capitán de Fragata Galo Andrade Daza  
 Coronel Galo Cruz Cárdenas

*“[...] la historia del poder marítimo, si bien abarca en su amplio alcance todo lo que tiende a hacer grande a un pueblo en el mar o junto al mar, es en gran medida una historia militar” A.T. Mahan<sup>1</sup>*

## **Estudio introductorio**

### **El almirante de la Mar Océana**

El descubrimiento de América marca el inicio de la Edad Moderna, un hito en la historia de la humanidad que tiene naturaleza marítima, por lo tanto, es importante analizarlo desde esta perspectiva. Al respecto, L. Escobar realiza un estudio del poder marítimo tomando en consideración lo planteado por Alfred T. Mahan, quien define los factores geográficos y no geográficos que afectan al denominado poderío marítimo. Resumiendo lo planteado por este autor, los Estados que por su naturaleza geográfica tienen al mar como un actor importante de su historia deben complementar esta condición geográfica marítima con acciones que desarrollen sus intereses marítimos, para lograr que su geopolítica tenga una visión marítima.<sup>2</sup>

En este sentido el autor antes mencionado establece que, a inicios de la Edad Moderna, como consecuencia del denominado descubrimiento de América, el mundo vivió cambios importantes en tres ámbitos relacionados a los intereses marítimos, el transporte marítimo, la construcción naval, y la estrategia marítima. De esta forma se podría establecer que la lucha por el control del mar en el dominio de las Indias Occidentales estuvo influenciada significativamente por los cambios en estos tres componentes; pero antes de visualizar estos cambios, es importante establecer las relaciones de poder en aquel momento de su historia.

De acuerdo con G. Tejedor et al., “El Mediterráneo era en el siglo XV y parte del XVI el escenario de mayor actividad comercial del occidente europeo”.<sup>3</sup> Estos autores establecen que en aquella época el mundo occidental aceptaba la existencia únicamente de tres porciones de tierra habitada: Europa, Asia y África; la segunda de estas con una idea difusa de su real extensión, lo cual planteaba un desafío y una oportunidad para ampliar los dominios de aquellas potencias. Es en estas condiciones que surge Cristóbal Colón como un visionario que creía en una tierra redonda, aunque de dimensiones menores a las reales; por este motivo, probablemente hasta el día de su muerte no comprendió al lugar de la Tierra al que llegó aquel 12 de octubre de 1492.

Cuando el descubrimiento de estas tierras se difunde a través de una carta que Colón escribió a los Reyes Católicos, las formas de gobierno y distribución política administrativa del mundo era bastante compleja: “había imperios, confe-

---

1 Mahan, Alfred T. (1889). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Sampson Low, Marston & Company, Limited, London, p.1.

2 Escobar, Luis. (1992). Efectos marítimos y navales de la hazaña de Colón. *Revista de Marina* No. 5, Armada de Chile, pp.528, 529.

3 Tejedor, G., Lorenzo, E., Gallego, F. (1994). *El tratado de Tordesillas*. Anaya educación. Junta de Castilla y León, p.14.

deraciones, ducados, repúblicas, monarquías hereditarias y electivas, además de los Estados Pontificios.”<sup>4</sup>

Una vez visualizada la forma en la que estaba distribuido el poder a inicios de la Edad Moderna y continuando con la idea planteada al inicio de este estudio, a continuación, se analizará la disputa de estas potencias por el transporte marítimo, los cambios en la construcción naval y la influencia de estos en la estrategia marítima.

## **Las potencias en la lucha por el control del mar**

En cuanto a la “estrategia marítima” es importante aclarar que actualmente comprendemos que ella abarca un campo de acción mucho más grande que la “estrategia naval”, la cual está vinculada directamente a aspectos relacionados al poder naval. Como lo mencionan Merlo y Andrade<sup>5</sup>, aquella estrategia, la marítima de carácter nacional, tiene relación con la visión marítima de la geopolítica de los Estados, es decir con la gestión integral del mar para su uso y consecuente beneficio, en una relación de espacio y poder<sup>6</sup> centrada en el mar. Sin embargo, como se podrá observar en las páginas siguientes, en el periodo de estudio de esta investigación que se ubica desde finales del siglo XVII hasta la segunda mitad del siglo XVIII, los aspectos marítimos están casi sobrepuestos con los navales, y esto tiene lógica porque para aquella época el mar básicamente estaba concebido como un espacio en el que existían rutas para desarrollar el comercio y su protección era casi directa con barcos armados que también transportaban comercio de valor.

Es pertinente por tanto, establecer que la evolución de las concepciones geopolíticas también afectan a la estrategia, al punto que en la actualidad como lo indica G. Andrade<sup>7</sup> se requiere un cambio de la concepción tradicional del mar y pensar en él, no solo como una vía de comunicación marítima con importancia comercial a través de la cual se comunican los distintos Estados, sino también como espacios acuáticos que se constituyen en la fuente de recursos de la cual dependerá a futuro la vida de la humanidad y para lo cual los Estados requieren ampliar su visión marítima, tomando en consideración todos los elementos vinculados. En el caso de nuestro país, esta perspectiva geopolítica es comprendida como oceanopolítica.

Con esta aproximación doctrinaria que pretende aclarar los alcances del estudio realizado y contribuir a una comprensión clara de los elementos que se plantean, a continuación se da paso a la determinación de la forma en que se disputaba el poder en ese nuevo espacio terrestre y marítimo descubierto por Colón; se utiliza el término “descubierto” porque a pesar de existir físicamente un territorio y culturas ancestrales, en los mapas de las potencias marítimas de aquella época, estas no estaban incluidas, toda vez que no conocían de su existencia.

4 Ibidem, p.20.

5 Merlo, John y Andrade, Galo. (2021). La construcción de una estrategia nacional para la gestión marítima del Ecuador con visión oceanopolítica. *Revista de Marina*, p. 43.

6 Moncayo, Paco. (2016). *Geopolítica Espacio y Poder*. Ecuador: Universidad de Fuerzas Armadas ESPE. Sangolquí.

7 Andrade, Galo. (2022) *Ecuador su historia desde el mar*, p.30

## **Cambios en la forma del comercio marítimo, la construcción naval y la estrategia**

Quienes disputaron principalmente el poder en el mar en las Indias Occidentales, de forma directa o indirecta, fueron España, Portugal, Francia, Holanda y Gran Bretaña; sin embargo, para varios autores España y Portugal pueden ser consideradas como las principales potencias en disputa, al menos hasta el siglo XVI; dos años después del descubrimiento de América, con el Tratado de Tordesillas se establece “un reparto de tierras y mares, así como de zonas de influencia a escala mundial”<sup>8</sup>, esto en beneficio de las dos potencias marítimas.

En el caso de Portugal, de acuerdo a Canales y Del Rey, esta influencia geopolítica tiene explicación en la expansión mercantil a lo largo de las costas africanas, así como en islas atlánticas como Madeira y Azores, sin dejar de lado la llegada a Kappakadavu de Vasco de Gama; este evento abre la ruta europea hacia la India por el sur este. Por su parte, en el lado castellano se avanzaba en la expansión por el norte de África y las Canarias, así como la ruta a la India por el Atlántico.<sup>9</sup>

A partir del siglo XVI, Gran Bretaña pasa a constituirse en una importante potencia rival de España y para el siglo XVIII esta situación se convierte en uno de los principales conflictos que afectan el equilibrio europeo y mundial; para ese entonces, Francia, que había experimentado un ascenso estratégico importante bajo el reinado de Luis XIV, apoyaba a España. Estas monarquías en pleno auge son quienes incidieron preponderantemente en el transporte y comercio marítimo, la construcción naval y consecuentemente la estrategia.

La Edad Moderna inicia con un cambio en el paradigma del transporte y el comercio marítimo, pues se abren al mundo nuevas rutas y un horizonte de posibilidades para quienes puedan dominarlas. De esta forma se inicia una disputa geopolítica que intentaba controlar las rutas comerciales con la finalidad de favorecer los intereses de las potencias marítimas de la época.

Habiéndose llegado a las Indias Occidentales por el Atlántico, tal como se pensó en aquel entonces, es evidente que las rutas que surgieron y consecuentemente las vías de comercio se ampliaron, dirigiéndose hacia el Caribe y posteriormente más allá de la actual Panamá, hacia el sur. El descubrimiento del Mar del Sur<sup>10</sup> por parte de Vasco Núñez de Balboa, es un punto de inflexión importante en esta expansión marítima, pues este planteaba un nuevo espacio marítimo con la posibilidad de nuevos descubrimientos y riquezas por explotar.<sup>11</sup>

De esta forma, entre los siglos XVII y XVIII se evidencia la necesidad de las potencias marítimas de incrementar las dimensiones de sus flotas y por tanto construir más barcos, destacándose en este periodo la conocida como “Flota del

8 Tejedor, G.; Lorenzo, E. y Gallego, F. Ob. Cit, p.3.

9 Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. (2016). De Salamina a las Malvinas. 25 siglos de guerra naval. Edaf.

10 Actual Océano Pacífico, como fue considerado en aquel entonces, en referencia al Mar del Norte como era conocido el Atlántico.

11 Escobar, Luis. Ob. Cit., p.531.

tesoro español” o “Flota de Indias” que conectaba a España con sus colonias. Estas rutas, como señala M. Fuentes, tenían la amenaza constante de la piratería impulsada en gran parte por franceses e ingleses, sin dejar de lado el acecho de barcos de otras potencias que junto al establecimiento de bases en las colonias españolas disputaban el control del mar.<sup>12</sup>

En el ámbito de la construcción naval, es evidente que la necesidad de ampliar los horizontes y las áreas de influencia de las potencias marítimas ya citadas, llevaron a cambios en la construcción naval. De acuerdo con Canales y Del Rey<sup>13</sup> las flotas dejaron de basarse en el remo y pasaron a desarrollar con fuerza la navegación a vela, la cual fue protagonista de todas las acciones marítimas de los años que abarcan este estudio y cuya hegemonía finalizaría en 1862 cuando en la batalla de Hampton Roads, según M. Fuentes<sup>14</sup>, intervienen por primera vez los barcos a vapor.

A pesar de que la presente investigación se centra en la lucha por el control del mar y el dominio de las Indias Occidentales, es pertinente indicar que la evolución de la navegación se desarrolló en función del lugar geográfico, tal es así que, en el norte de Europa la influencia vikinga fue notable y desarrollaron barcos denominados “*cog*” en función de esa herencia marinera.<sup>15</sup> Esto sin dejar de lado avances tecnológicos importantes en todo el mundo, como el compás de navegación ya desarrollado e instalado en los juncos chinos y no menos importante, aunque olvidado con el paso del tiempo las guaras de nuestra balsa manteño-huancavilca, un prodigio para la navegación observado por Humboldt en el siglo XVIII y descrito por Estrada en 1955.<sup>16</sup>

Retornando al escenario de nuestro estudio, las embarcaciones a vela evolucionaron desde las “carracas” hasta el “galeón”, pasando por las “naos”<sup>17</sup>. Se requerían barcos con capacidad para grandes expediciones sin dejar de lado el ámbito bélico; en términos militares actuales se podría indicar que se requería fortalecer las líneas de comunicaciones marítimas para el comercio al mismo tiempo que desarrollar un poder naval adecuado para su protección, produciéndose consecuentemente cambios importantes tanto en la construcción como en la estrategia de empleo de los medios.

Las “carracas” fueron embarcaciones de alto bordo con vela redonda y gran capacidad de carga para travesía largas. Su origen, según M. Fuentes<sup>18</sup> se remonta al siglo XII y navegaron hasta el siglo XVI. En Portugal y luego en España se

12 Fuentes, María del Mar. (2019). Estudio de la evolución técnica de los veleros a lo largo de la historia. Universitat Politècnica de Catalunya. [Monografía], Barcelona, p.82

13 Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. Ob. Cit.

14 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.84.

15 Ibidem

16 Rosales, Benjamín. (2022). Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balseiro. Investigatio, (18), Universidad Espíritu Santo - UEES, p.145.

17 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.67.

18 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.67.

construyeron “carabelas” desarrolladas inicialmente para viajes comerciales cerca de costa; posteriormente se acondicionaron para navegación oceánica, con la particularidad de tener un calado reducido que les permitía mayor maniobrabilidad en aguas que aún no eran bien conocidas y en donde las “carracas”, por sus mayores dimensiones, se veían limitadas.

**Gráfico 1.** Las carabelas de la primera flota de Cristóbal Colón.



Fuente. Tomado de K. Romey (2017)<sup>19</sup>, Fotografía de Bettman, Corbis, vía Getty

Las “naos” por su parte son las primeras embarcaciones con capacidad para grandes viajes oceánicos, fueron parecidas a las “carracas” pero con un mayor tonelaje de carga y menor calado por lo abultado de su forma. Un ejemplo de ellas es la Santa María que participó en los viajes de Colón y construida posiblemente con la regla de proporciones “as, dos, tres”, uno de manga, dos de quilla y tres de eslora.<sup>20</sup>

En cuanto al “galeón” se debe indicar, que este tipo de barco fue diseñado para fines militares con capacidad de transporte de carga de gran valor. Su origen, español o inglés, marcaba diferencias en su forma, sin embarco tenían como denominador común su buena maniobrabilidad y capacidades tanto de carga como de autodefensa. Para el siglo XVI, de acuerdo con M. Fuentes, los galeones tenían troneras, unos agujeros a los costados en donde se situaban cañones.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Romey, Kristin, (2017). ¿Por qué no se han encontrado las carabelas de Cristóbal Colón? 9 de noviembre de 2017, National Geographic.

<sup>20</sup> Ibidem, p.87.

<sup>21</sup> Ibidem, p.74.

Como se indicó anteriormente, entre los siglos XVII y XVIII se incrementó el comercio y las rutas comerciales, evidenciándose la necesidad de construir más barcos para transporte y consecuentemente su protección; de esta forma surgen escuadras navales para proteger dicho comercio.<sup>22</sup> Nuevamente las necesidades del comercio marítimo influyeron en la estrategia de empleo de medios y en los avances tecnológicos, tales como el surgimiento de los primeros planos de forma de los barcos y la implementación de normas de construcción que optimizaban el proceso de construcción; este proceso que, de acuerdo con la autora ya citada, fue notablemente influenciada por Francia e Inglaterra y marcaron una ruptura con la construcción tradicional.

En este punto es pertinente destacar el papel protagónico que tuvo Guayaquil como astillero. Según G. Andrade<sup>23</sup>, en 1766 se emiten informes favorables para situar un astillero real en este sector, con capacidad de construcción de navíos de hasta 68 cañones.

Para tener una idea de las dimensiones de la flota española, M. Fuentes destaca que en el año 1794 se alcanza un valor máximo de construcción con lo cual la flota llega a “76 navíos de línea y 51 fragatas”.<sup>24</sup> Los primeros eran diseñados para escolta y defensa de los barcos mercantes; fuertemente influenciados por Francia e Inglaterra, los barcos que navegaban a inicios del siglo XIX tenían proas más finas y popas reforzadas, a decir de la citada autora el buen diseño de estos se reflejaba en un comportamiento óptimo en la mar.

En lo concerniente a la estrategia marítima, esta parte del estudio se centra en la forma en la que el poder naval fue empleado en la búsqueda de un control del mar que permitía a las potencias la explotación del espacio marítimo; consecuente con el análisis que realiza Freedman<sup>25</sup> sobre la disputa del control del mar, la clave era el control de las comunicaciones marítimas, es decir el uso del mar en beneficio propio.

Es pertinente indicar que nos referimos a “estrategia marítima” en esta parte del estudio porque aunque este término, como ya fue explicado, tiene connotaciones más complejas que están relacionadas a la gestión estatal del mar. En el periodo que se analiza la “estrategia marítima” estaba fuertemente vinculada a la que hoy consideramos “estrategia naval”, la cual como lo indica Izcue et al<sup>26</sup>, se relaciona con las acciones que ejecuta la fuerza naval para alcanzar los objetivos de la estrategia marítima. Debe comprenderse que los intereses marítimos marcan la amplitud de la estrategia marítima, y en aquel periodo de la historia estaban centrados básicamente en la importancia que tenían las rutas comerciales en el mar para las potencias en disputa; lo cual, en la práctica, significó que los mismos

---

22 Ibidem, p.83.

23 Andrade, Galo. Ob. Cit., p.125

24 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.85.

25 Freedman, Lawrence. (2013), *Strategy: a history*. Oxford University Press, New York, p. 119.

26 Izcue C., et, al. (2012), *Apuntes de Estrategia Naval*, Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina. Callao p. 16.

barcos que transportaban el comercio de las grandes potencias tenían capacidad de defensa propia o barcos con capacidad bélica eran utilizados para el comercio.

Aclarado este detalle en cuanto al empleo de los términos y el alcance real que puede tener el análisis de la estrategia marítima empleada, se puede indicar que, la lucha por el control del mar y el dominio de las Indias Occidentales se centraba básicamente en el uso de las rutas marítimas existentes.

España para aquel entonces orientó su esfuerzo a explotar al máximo sus territorios coloniales y trasladar estos productos hacia Europa a través de rutas comerciales focalizadas principalmente en el Caribe, aunque con el paso del tiempo se extendieron hacia el sur del continente americano y el Pacífico. De acuerdo con M. Fuentes<sup>27</sup> el resto de las potencias marítimas europeas disputaban el dominio de las Indias utilizando inclusive piratas o corsarios, sin dejar de lado el establecimiento de bases de estas potencias en las colonias españolas.

Esta dinámica es constante hasta los primeros años del siglo XIX cuando surge el proceso independentista de América como una variable importante en la disputa del control del mar, pues las rutas marítimas antes centradas básicamente en el comercio se constituyen en un elemento fundamental para sostener a las tropas que luchaban en tierra, tanto para los independentistas, pero sobre todo para los españoles.

Para finalizar este estudio preliminar, debe destacarse que lo mostrado en estos últimos párrafos, es parte de la naturaleza de la guerra en el mar, que busca un control del mar, que como lo indica E. Solís es “local, temporal, imperfecto e incompleto”<sup>28</sup>; se centra estrictamente en usar el espacio marítimo en beneficio propio y mientras esto suceda el poder naval cumple su rol. Es decir, no siempre existe una relación directa entre la cantidad de enfrentamientos o batallas con el nivel de influencia que el mar ejerza sobre las acciones bélicas.

En esta lucha por el control del mar que como se ha explicado tiene matices que lo hacen tan amplio e indefinible en ocasiones como el mismo mar, se ha considerado analizar los acontecimientos marítimos que tuvieron lugar en el XVIII, durante el auge absolutista, en atención a los decisivos cambios ocurridos en esta época y su legado para el futuro.

## **El apogeo absolutista del siglo XVIII. Auge estratégico y parálisis táctica.**

### **La herencia del siglo XVII**

Los inicios del siglo XVIII significaron un reacomodo geopolítico y geoestratégico del mundo occidental, como resultado de las situaciones de inestabilidad y marcada conflictividad que estuvieron presentes en buena parte del siglo XVII; en

27 Fuentes, María del Mar. Ob. Cit., p.83.

28 Solís, E. (2010). Manual de Estrategia. Academia de Guerra Naval del Ecuador, p.27.

este período, se presentaron cambios importantes en la disputa por el geopoder europeo, ocasionando que el imperio español, que anteriormente detentaba el poder marítimo y terrestre en buena parte del planeta, entre en una acuciante decadencia a costa de las potencias marítimas europeas que aprovecharon su acelerado descenso estratégico.

En el siglo que fenecía, el escenario mundial se había transformado y tenían lugar cambios importantes en la configuración económica y militar, en especial con un nuevo alineamiento de las nacientes potencias europeas; los problemas internos y la debilidad de la corona española propició su declive y fue así como imperio pierda la iniciativa estratégica en el mar, en beneficio de Gran Bretaña<sup>29</sup>, Francia y Holanda fundamentalmente; en este sentido y según afirma Pérez-Mallaina, “las condiciones estratégicas y económicas se transformaron profundamente sin que las tácticas se adapten a la nueva situación”.<sup>30</sup>

El siglo XVII también había legado un problema importante en el escenario de la disputa del mar y era la ruptura del monopolio ibérico en las Indias Occidentales; la débil capacidad estratégica de la armada española permitió a sus rivales Gran Bretaña, Francia y Holanda ocupar las islas de las Antillas, en ese entonces de connotaciones marginales y así compartir el mar Caribe. En los años posteriores, estas islas pasaron a tener importancia geoestratégica al convertirse en bases de operaciones desde las cuales se realizaban acciones orientadas a afectar el poder español; desde entonces, fueron frecuentes las actividades de interceptación de convoyes, ataque a los puertos del Caribe y se amplió el contrabando, aprovechando que las autoridades peninsulares estaba imposibilitadas de reaccionar, en especial por el alto nivel de corrupción administrativa, incumplimiento tributario y una profunda crisis financiera que limitó las actividades comerciales hacia y desde sus colonias.<sup>31</sup>

La Real Armada española fue seriamente afectada y ante la dificultad de las autoridades españolas en financiar y equipar los convoyes, se llegó a medidas extremas como la de poner a la venta los cargos de generales y almirantes de la flota; con esto, los mandos navales se convirtieron en auténticos mercaderes que subordinaban los intereses del Estado a sus inversiones personales. Esto afectó a la economía y a la solidez estratégica de España, cortando los flujos entre la riqueza de sus colonias y la metrópoli; por ejemplo, “entre el último convoy de galeones del siglo XVII (1695) y el primero del siglo XVIII (1706) pasaron once años y, además, estos galeones no lograron volver, pues fueron interceptados por navíos ingleses con base en Jamaica.”<sup>32</sup>

29 En 1707 se habían integrado Inglaterra y Escocia, conformando el reino de Gran Bretaña, base del imperio británico. Anteriormente ya se había incorporado Gales (Acta de Unión de 1536).

30 Pérez-Mallaina, Pablo (1989). Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII. En “La marina de la Ilustración”. Jornadas de Historia Marítima, 49-62. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, p.52.

31 Pérez-Mallaina, Pablo, Ob. Cit., pp. 52-53

32 Ibidem, p.54

## La guerra de Sucesión Española, el ataque a Guayaquil y la Paz de Utrecht

En términos generales, las guerras europeas del siglo XVIII se ajustaron a dos consideraciones fundamentales: la primera se orientaba al imperativo de mantener el equilibrio entre las potencias continentales y, como relievra Henry Kissinger, una vez concluida la guerra de los Treinta Años (1618- 1648), se había establecido un necesario equilibrio entre los países europeos, con la Paz de Westfalia de 1648. Este acontecimiento, “supuso un giro de ciento ochenta grados en la historia de las naciones [...]. El Estado... pasó a ser la piedra angular del orden europeo. Se estableció el concepto de Estado soberano”<sup>33</sup>. La segunda consideración se dirigía a la necesidad de consolidar y expandir los intereses económicos en los territorios de ultramar. En este contexto geopolítico, el papel de las armadas por el control y dominio del mar pasó a ser el centro de gravedad estratégico.

Otro aspecto decisivo en el contexto geoestratégico de inicios del siglo XVIII fue la emergencia de Gran Bretaña como potencia marítima mundial; así, para Henry Kissinger: “el ascenso de Gran Bretaña como potencia naval preponderante [...] hizo posible que los hechos de equilibrio de poder se conviertan en un sistema. El control de los mares permitió a Gran Bretaña elegir el momento y la escala de participación en el continente para actuar como árbitro del equilibrio de poder.”<sup>34</sup>

En esa época se dio un cambio geopolítico importante, el cual fue relievado por A. T. Mahan, toda vez que hasta entonces el equilibrio del poder ya no entendía únicamente en las posesiones continentales, sino fundamentalmente “en el efecto de los nuevos acuerdos sobre comercio, navegación y control, tanto del océano como del Mediterráneo. La influencia de las dos potencias marítimas y la naturaleza de sus intereses se hacían cada vez más evidentes.”<sup>35</sup>

A inicios del siglo XVIII, concretamente en 1701 se da inicio la guerra de Sucesión Española,<sup>36</sup> la misma que constituye, posiblemente, el primer conflicto bélico europeo con proyección mundial. En esta guerra en la que estaba en juego el propio equilibrio continental, se establecieron dos bandos de lucha: Las fuerzas borbónicas con la presencia de Francia y Castilla; y en su contra, las partidarias de la línea de sucesión austriaca, esto es de los Habsburgo, la cual contaba con la participación de Gran Bretaña, Rusia, Prusia, Austria, Hannover, Aragón, Cataluña, Holanda y posteriormente Portugal.<sup>37</sup>

La guerra de Sucesión se presentó en dos escenarios de lucha; primero se dio una cruenta guerra civil, toda vez que la unidad española estaba fracturada entre los

33 Kissinger, Henry (2016). Orden Mundial. Reflexiones sobre el carácter de las naciones y el curso de la historia. Penguin Random House, Barcelona, p.38.

34 Ibidem, p. 43.

35 Mahan, Alfred T., Ob. Cit., 201.

36 La guerra de Sucesión Española se origina cuando el rey Carlos II de Habsburgo muere sin dejar descendencia; en su testamento estaba prescrito que el heredero al trono vacante sería el nieto del rey Luis XIV de Francia, Felipe de Anjou, lo cual era apoyado por las fuerzas borbónicas. Frente a esto, las restantes potencias europeas apoyaban al archiduque Carlos de Austria, hijo de Leopoldo I de Habsburgo, emperador del Sacro Imperio Romano Germánico.

37 Portugal había cambiado de bando al sentirse traicionado por España con la pérdida del monopolio en la comercialización de esclavos. Su participación fue importante al constituirse en una importante base ibérica para las fuerzas británicas.

que apoyaban a las casas de Borbón y los inclinados ante la de Austria o Habsburgo; así, “desde 1705 los españoles se dividirán en dos bandos, iniciándose una guerra civil que se suma al conflicto internacional que se desarrollaba desde 1702 en los campos y mares de Europa y América”.<sup>38</sup> Los bandos en disputa trataron de obtener el apoyo de las potencias europeas y luego pasaron a la internacionalización del conflicto, afectando al noreste americano y en ese contexto, tuvo un papel protagónico la lucha por el control del mar y para ello, España se encontraba en condiciones críticas.

En el ámbito marítimo, como manifiesta José Cervera, las fuerzas navales se encontraban diseminadas en un amplio espacio, con muchas escuadras, las mismas que disponían de muy pocos navíos y después de la guerra de Sucesión se llegó a la situación de que:

“eran muy pocos los buques armados que podían ostentar el pabellón español [...] esta patente decadencia obedecía a [...] la posesión de muy pocos barcos y la mala distribución de los mismos en demasiadas agrupaciones (armadas) deficientemente armadas y pobremente financiadas [...] una escasez casi total de bases de apoyo en tierra [...] dependencia en materia de construcción naval con respecto a Holanda”.<sup>39</sup>

Cuando Felipe V asumió en 1701 el trono español, según refiere María Baudot, cayó en cuenta que su Armada era débil y obsoleta, por lo que pidió ayuda a su abuelo, el rey de Francia Luis XIV. Sin embargo, lo que obtuvo fue únicamente la promesa de que la flota francesa apoyaría la defensa del imperio, en especial de las rutas comerciales ante las fuerzas británicas y holandesas; con esto, quedaba develada la intención francesa de ejercer de manera más frecuente y decisiva su presencia en las Indias.<sup>40</sup> “Francia dispuso de información sobre [...] Perú y México a través de detalladas memorias sobre la realidad administrativa, económica y social de los diez años previos”.<sup>41</sup>

Las medidas que dictó el nuevo rey español provocaron que los puertos de las Indias españolas ubicados en los océanos Pacífico y Atlántico, reciban las visitas de buques de guerra, mercantes y corsarios franceses (gráfico 2). Además, el desorden administrativo, rigidez y obsolescencia de las comunicaciones navales le hacían dependiente de Francia y esto también motivó a que los británicos y holandeses sientan una amenaza creciente ante la alianza franco-española, “Pues si bien la debilidad naval e industrial española no estaba en condiciones de aprovecharse adecuadamente de los recursos americanos, otra cosa ocurría con las armadas y los mercantes de Luis XIV.”<sup>42</sup>

38 Cepeda, José. Ob. Cit., p. 50.

39 Cervera Pery, José. (2000). La Guerra de Sucesión en el escenario americano. Revista de Historia Naval no. 71 Instituto de Historia y Cultura Naval (Armada Española), Madrid, p.77.

40 Baudot, María. (2019). La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía. Tempus Revista en Historia General, n° 9, Medellín, pp. 9-10.

41 González Mezquita, María. (2015). La Paz de Utrecht y su impacto en el mundo atlántico. Una aproximación a partir del caso del Río de la Plata. En “Los tratados de Utrecht y América”. Anuario de Estudios Americanos 72, n° 1, Sevilla, p.102

42 Pérez-Mallaina, Pablo. Ob. Cit., p.8

**Gráfico 2.** Rutas marítimas y tráfico naval ilícito en las Indias Occidentales, siglos XVII e inicios del XVIII.



Fuente: <https://www.almendron.com/artehistoria/>

Al iniciar la guerra de Sucesión, como nos refiere J. Lynch, España poseía un escaso poder marítimo y contaba con apenas veinte barcos de guerra, lo cual, comparado con los cien barcos de línea británicos, le obligaba a confiar la protección de las rutas marítimas a la flota francesa. “España necesitaba una marina poderosa. [...] tenía que ser una potencia marítima, pues de ello dependían su seguridad nacional, su comercio y su imperio”.<sup>43</sup>

En los territorios americanos la situación naval era crítica, en especial para la Armada de Barlovento<sup>44</sup> destinada a la protección del mar Caribe y los territorios circundantes: como manifiesta G. Pérez, “los convoyes salían sin escolta ya que no se disponía en Veracruz de ningún barco utilizable. El virrey no disponía de dinero

43 Lynch, John (1999). La España del siglo XVIII. 2da. Edición. Traducido por Juan Faci. Ed. Crítica Barcelona, p.115.

44 La Armada de Barlovento fue creada en el siglo XVII, con la misión de proteger las posiciones ultramarinas, en los territorios del mar Caribe, frente a los ataques cada vez más frecuentes de la piratería.

para ninguna de las partidas [...] se debían seis meses de paga, los barcos no se podían reparar”.<sup>45</sup> Esta situación determinó que el virrey español vuelva a enviar los dineros a la corona en buques de la Armada y retomando por tanto los viajes trasatlánticos.

En la disputa del mar, según Federico de Mordejé y Morencos, la guerra de Sucesión continuó con la aplicación del empleo simultáneo de la guerra de las escuadras con la de corso, estrategia que no había sido exitosa en los años anteriores y este error significó que la flota franco-española pierda 80 navíos, 1.346 buques mercantes y 175 corsarios; en cambio Gran Bretaña experimentó pérdidas menores, consistentes en 20 navíos y 1,146 buques mercantes.<sup>46</sup>

En el desarrollo de la guerra, Francia tomó la iniciativa, desplegando importantes fuerzas navales en el escenario marítimo atlántico para asegurar el flujo comercial de las riquezas españolas extraídas de las Indias, manteniendo las comunicaciones y por supuesto, beneficiándose del comercio que sus aliados españoles mantenían con sus posesiones de las Indias; para esto utilizaba su flota mercante para negociar directamente en los virreinos de Nueva España y Perú, así como el monopolio para introducir esclavos africanos. Mientras tanto, Gran Bretaña utilizó su creciente flota para afectar el comercio trasatlántico, actuando sobre los convoyes y puertos franco-españoles.<sup>47</sup> El centro de gravedad de la flota anglo-holandesa era el escenario marítimo del Mediterráneo.

Durante este conflicto, los ataques de corsarios ingleses y holandeses se intensificaron no sólo en el Atlántico, sino también en la costa del Pacífico. En uno de los hechos relevantes, los corsarios ingleses Woodes Rogers y William Dampier atacaron puertos españoles y pusieron especial énfasis en el puerto español de Guayaquil. Fue así como el 12 de abril de 1709<sup>48</sup>, resolvieron atacar este importante puerto, en especial porque Dampier había participado en su saqueo en 1684; además, contaba ya con 10 barcos y, además de la tripulación, tenían 300 cautivos y las provisiones se estaban agotando.<sup>49</sup>

Durante la aproximación a Guayaquil, la escuadra pirata tuvo que enfrentarse con el barco “Havre de Grâce”, el cual capturaron después de un combate de casi dos horas. Posteriormente, para el ataque al puerto, Rogers, Dover y Courtney planificaron un ataque desde tres direcciones, asignando a cada grupo de aproximadamente 70 hombres. Dampier y Thomas Glendale estaban a cargo de las piezas de artillería y 21 hombres que los asaltantes llevarían a tierra como reserva. Los tripulantes restantes, junto con la mayor parte del Consejo (incluido Cooke),

45 Pérez Turrado, Gaspar (1992). *Armadas españolas de Indias*. Fundación MAPFRE, Madrid, p.277.

46 Bordejé y Morencos, Federico (1996). *El inmovilismo táctico en el siglo XVIII*. Revista de Historia Naval (Armada Española), nº 52. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, p.45

47 Sánchez, Agustín (2013). *Los tratados de Utrecht y la América española*. En “La Paz de Utrecht y su herencia. De Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)”, de Ruiz Ignacio y Bermejo Fernando (directores). Dykinson, S.L, Madrid, p.341.

48 Estas fechas corresponden a los diarios y relatos de Woodes Rogers (fuente primaria) y al estar en el calendario Juliano, no corresponde exactamente a las fechas del calendario Gregoriano (10 días de diferencia aproximadamente)

49 Vallar, Cingy (2021). *Woods Rogers. Circumnavigator, Privateer, Author, & Governor. Pirates and Privateers Pirates*. <http://www.cindyvallar.com/WoodsRogers.html>

debían proteger los barcos y a los prisioneros. Los barcos se detuvieron en aguas abiertas, aproximadamente a 36 leguas de Guayaquil y transportaron a los marinos por el río Guayas sin ser detectados hasta llegar a Guayaquil. Una vez que los barcos se hubieron alejado, el resto de la expedición navegaría por el golfo durante 48 horas, momento en el cual debían dirigirse a Punta Arena y esperar nuevas instrucciones.<sup>50</sup>

El día 19 se efectuó un desembarco en la isla de Puna, y el 22 de abril a medianoche<sup>51</sup>, las lanchas de los navíos sin hombres llegaron a la vista de Guayaquil. La ciudad estaba alertada y se tocaron violentamente campanas y se dispararon mosquetes y armas de fuego. Al perderse la sorpresa Dampier y Dover se opusieron a continuar el ataque, y se iniciaron negociaciones con el gobernador, exigiendo un rescate de 50 mil piezas de a ocho, pero la ciudad sólo pudo reunir 30 mil, ante lo cual Rogers interrumpió las negociaciones y, mientras los barcos bombardeaban la ciudad, desembarcó una fuerza de 70 hombres y cañones.<sup>52</sup>

Según afirma Rogers, al cabo de una hora los defensores estaban en retirada y los ingleses eran dueños de la ciudad.

“Se desembarcaron otros refuerzos y se ocuparon puntos estratégicos de la ciudad, mientras se ordenaba a los grupos que saquearan. Finalmente se llegó a un acuerdo para el pago de 30.000 piezas de a ocho como rescate, a pagar en un plazo de seis días”. [...], Rogers y sus hombres marcharon hacia los barcos con asesoramiento y el botín fue guardado a bordo de forma segura y [...] zarparon hacia Galápagos”.<sup>53</sup>

No todo fue éxito para la flota pirata; durante la travesía a las Galápagos, “una fiebre maligna contraída en Guayaquil se desató entre las tripulaciones de ambos barcos, y en la mañana del día 17, cuando avistaron las Galápagos, no menos de 140 hombres habían fallecido.

Según nos refiere Estrada, las autoridades y población pusieron en conocimiento de los piratas los anteriores incendios y la peste que afectaba a este puerto, por lo cual:

“los capitanes Rogers y Courtney habían prohibido a sus subalternos que desenterrasen a los muertos para quitarles las joyas. Mas la orden fue desobedecida. El 10 de mayo se enfermaron unos 70 piratas y al día siguiente otro tanto. Nerviosos los asaltantes [...] procedieron a poner en libertad a los rehenes y prisioneros y partieron rápidamente a Galápagos en busca de agua y salud”.<sup>54</sup>

50 Rogers, Woodes (1928). *A Cruising Voyage Round the World*. Cassell and Company, London, p.138.

51 Según el calendario Gregoriano 2 de mayo de 1709

52 Manguaring G.E., en Rogers, Woodes (1928). Introduction, p. XVIII.

53 Ibidem, p. XIX

54 Estrada Icaza, Julio (1972). *El puerto de Guayaquil*. 1 La mar de Balboa. Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil, p.121.

Es importante relieves que, en esta época, en los territorios americanos se registra un crecimiento económico importante, en especial por la recuperación de la producción de plata en el Alto Perú (Potosí), y Nueva España (México), aumentando además la producción agrícola y manufacturera y sobre todo el comercio; además, en Brasil aumentaba exponencialmente la exportación de oro.<sup>55</sup>

Al finalizar este conflicto bélico, se modificó el escenario geopolítico de Europa y el mundo; si bien la coalición de Francia y España logró colocar a Felipe de Anjou en el trono español y consolidar un alineamiento en el que el gran beneficiario fue el imperio francés, a costa de la riqueza colonial española; en cambio, el imperio británico, aparentemente perdedor, gracias a su habilidad diplomática consiguió obtener significativas ventajas económicas como producto de la ruptura del monopolio comercial mantenido por España desde el siglo XVI y además, logró el acceso y posesión de importantes territorios.

En 1711 se iniciaron formalmente las conversaciones entre británicos y franceses para buscar la paz y en Utrecht; entre este año y 1713, se formalizaron la mayoría de los 20 acuerdos contemplados y la guerra terminó efectivamente con el tratado de Rastatt, en marzo de 1714, en que cesaron los combates entre austriacos y franceses. Con la Paz de Utrecht, en el 1713, España logró conservar sus extensas posesiones en América; sin embargo, no pudo evitar el desmembramiento de sus territorios en Europa continental y en lo más crítico perdió Gibraltar<sup>56</sup>, Menorca y, además, Sicilia, el Milanesado, los Países Bajos españoles, Nápoles y Cerdeña. Gran Bretaña consigue además una presencia en el comercio de las colonias españolas de las Indias, mediante el derecho de asiento, que le permitía comercializar esclavos en estas posesiones.<sup>57</sup>

Los territorios americanos, durante este conflicto, pasaron a constituirse en objetivos importantes, en especial por su relevancia económica y su importancia geoestratégica en aumento; según A. Sánchez, pese a la vulnerabilidad del territorio americano, España pudo conservar sus posesiones<sup>58</sup> ya que la mayor presencia y expansión británica fue conseguida a costa de los territorios franceses y así la bahía de Hudson, Nueva Escocia, Terranova y Saint Kitts marcaron para el futuro el dominio británico del Atlántico noroccidental. Así también, Inglaterra se aseguró de controlar los intentos de expansión hacia el Caribe de otras potencias, en especial Holanda y Francia.<sup>59</sup>

Uno de los aciertos más importantes para el rearme español, fue el nombramiento a inicios de 1717 de José Patiño como intendente general de Marina;

55 Malamud, Carlos (2005). *Historia de América*. 2da. Ed. Alianza Editorial. Madrid, p.244.

56 Gibraltar es un territorio de suma importancia geoestratégica, toda vez que es un estrecho que permite el paso desde el Atlántico al mar Mediterráneo y es la puerta suroccidental de África a Europa.

57 Entre las concesiones obtenidas por España en los tratados de Utrecht y Rastadt de 1714, los británicos se ganaron el derecho de exportar a las colonias españolas en 30 años hasta 144 mil esclavos, con un máximo de 4.800 anuales, para cuyo tráfico podrían instalar las factorías necesarias.

58 Incluso con los acuerdos de Utrecht, España logro afirmar su derecho a Yucatán, sometido a constantes infiltraciones británicas y a los territorios del norte del estuario de la Plata (Sacramento) que estaba en poder de Portugal.

59 Sánchez, Agustín. Ob. Cit, pp. 146,147.

este personaje civil, investido de plenos poderes, es considerado el fundador de la Marina española del siglo XVIII y su labor fue inmediata y fructífera, aumentando arsenales, puertos, bases y construcciones navales modernas.<sup>60</sup> “España tenía que defender sus intereses nacionales sin provocar a la potencia naval dominante del momento. Mientras los negociadores de Patiño intentaban distraer a los ingleses, él procuraba proteger las rutas marítimas y mejorar las defensas del imperio”.<sup>61</sup>

Para los territorios americanos, bajo ningún punto el Tratado de Utrecht significó la paz; los ataques a las colonias españolas por parte de navíos británicos eran frecuentes; incluso las incursiones francesas se volvieron continuas; los británicos se hicieron fuerte en la laguna de Términos, que era una posición estratégica desde la cual se les facilitaba atacar a Campeche.<sup>62</sup> En una de sus incursiones, en 1715, destruyeron una fragata y un bergantín; cuatro años después se había reforzado la Armada de Barlovento, llegando a disponer de nueve barcos bien artillados que podían enfrentar favorablemente a los piratas británicos y daneses.<sup>63</sup>

Una década después, para 1726, comienzan a llegar al Caribe importantes medios navales, consistentes en grandes buques de línea con sus respectivos comandantes y jefes de escuadra y como refiere G. Pérez, el centro de operaciones se concentra en la Habana, con el propósito de neutralizar a la escuadra británica que actuaba en el Caribe, bajo el mando del comandante Hozier y estaba conformada por 10 navíos de línea.<sup>64</sup>

### **1739-1748. La oreja de Jenkins y la guerra del Asiento**

La aceptación al tratado de Utrecht significó una serie de dificultades para las potencias europeas, en especial por la discrecionalidad de la potencia marítima mundial, Gran Bretaña, en el manejo de su poder y en el cumplimiento de los acuerdos. Fue así como se aceleró el contrabando anglo-holandés y francés; además, como sostiene J. Lynch, “los comerciantes ingleses estaban ávidos de encontrar nuevos mercados y ansiosos de incrementar la actividad comercial mediante la conquista en América. En el gobierno inglés y en la marina existían intereses dispuestos a colaborar”.<sup>65</sup>

Como producto de lo acordado en Utrecht, España no estaba en capacidad de neutralizar los beneficios obtenidos por Gran Bretaña y tampoco reprimir el incesante flujo de contrabando que tenía una base importante en Jamaica. Las costas eran extensas y despobladas; todo esto llevó a situaciones de marcada conflictividad que era alimentada en suelo británico por campañas agresivas de

---

60 “Cuando Patiño se hizo cargo de la Intendencia de Marina en 1717, «no había ni siquiera un paraje donde se pudiera cocer un caldero de breá»; a su muerte, en 1736, dejó una flota de 34 barcos de línea, 9 fragatas y 16 barcos de menor entidad” (Lynch 1999, p. 117).

61 Lynch, Ob., Cit, p. 124

62 Campeche era un centro de abastecimientos del golfo de México.

63 Pérez Turrado, Gaspar (1992). *Armadas españolas de Indias*. Madrid: Fundación MAPFRE, p.238.

64 Ibidem, p.283.

65 Lynch J., Ob. Cit., p.126.

información contra España, las cuales pretendían justificarse por las disputas de límites en la Florida y la nueva colonia de Georgia, así como la cuestión del derecho de la explotación de palo campeche en la costa de Yucatán y Honduras.

En agosto de 1737 comienza a complicarse la situación de conflictividad anglo-española; 2 barcos británicos fueron abordados por un guardacostas en las proximidades de La Habana y llevados a La Habana con la bandera británica arriada y sus tripulaciones fueron encarceladas; ante esto, los comerciantes londinenses presionaron a sus autoridades y enlistaron 52 buques mercantes tomados o saqueados por los españoles en el Caribe.

En abril de 1738, en uno de los eventos que escalaron la crisis y la actitud anti española de los británicos, fue la comparecencia ante el Comité de la Cámara de los Comunes del capitán Robert Jenkins para denunciar que su barco “Rebecca” de la Compañía de las Indias Orientales, que realizaba un viaje de Jamaica a Londres, había sido abordado por el balandro guardacostas “San Antonio”, cuyo capitán, Julio León Fandino, luego de haber dispuesto que le corten su oreja izquierda, le habría dicho: “Ve y dile a tu rey Jorge que le haré lo mismo si se atreve a hacer lo mismo que tú”.<sup>66</sup>

Para el 23 de octubre de 1739, Gran Bretaña y España<sup>67</sup> entraban nuevamente en guerra y el alcance de las operaciones abarcaba Europa, América y Oriente. Este conflicto duró hasta 1748 y los británicos lo tomaron como una guerra colonial, orientada a la conquista de territorios y también a la afectación del comercio marítimo español. A estos eventos bélicos se los conoce también como la guerra del Asiento y otros la denominaron la guerra por la oreja de Jenkins.<sup>68</sup>

Según el insigne historiador contemporáneo, Juan Marchena, esta “guerra del Asiento” tiene lugar para hacer frente al denominado asiento comercial inglés y fue buscada y provocada tanto por Gran Bretaña como España; en el caso británico el propósito era fortalecer la posición en las colonias hispánicas, procurando ocupar bases sólidas y en cambio para España, sobre la base del principio estratégico de contención del enemigo<sup>69</sup>, evitar el avance y expansión inglesa en las Indias y también expulsar a las fuerzas británicas del mar Mediterráneo y para ello era necesario recuperar la isla de Menorca. Para sus operaciones navales, la corona española contaba con 30 o 35 navíos y 4 en construcción en los astilleros de la Habana. La asimetría con la Armada británica era significativa, toda vez que los ingleses triplicaban esta fuerza, por lo que fue urgente la construcción adicional de 6 navíos y 1 fragata.<sup>70</sup>

66 Brown, John. (2012). *The War of Jenkins’ Ear*. Military Heritage.

67 A partir de 1740, España tuvo también que enfrentar, en el escenario europeo, la guerra de Sucesión Austriaca.

68 Esta guerra “fue precipitada por un incidente [...] en 1738 cuando el capitán Robert Jenkins compareció ante un comité de la Cámara de los Comunes y exhibió [...] su propia oreja amputada, cortada en abril de 1731 en las Indias Occidentales. (Britannica, T. Editors of Encyclopaedia 2014).

69 Este principio fue implementado por José Patiño, intendente general de la Marina y presidente del Tribunal de Contratación de India en 1717 y director de la política exterior de España entre 1728 y 1736.

70 Marchena, Juan. Ob. Cit, pp.161-163.

“Fue una guerra extraña [...] el teatro de operaciones abarcó toda la geografía marítima: desde el Mediterráneo, el Atlántico Norte y Sur, hasta el Pacífico Norte y Sur también, y el mar de Filipinas. Y se ejecutaron operaciones muy complejas de organizar que produjeron, además, mucho ruido, por lo que, dada la cantidad de informadores que ambas partes tenían ubicados en los puertos del contrario, estas operaciones fueron tan conocidas en sus alcances y objetivos que el elemento sorpresa con que quisieron organizarlas no existió en toda la guerra”.<sup>71</sup>

El comercio español en la región del Caribe, según nos señala John Brown, estaba supeditado a cuatro puertos importantes: Veracruz, Cartagena de Indias, Portobello<sup>72</sup> y La Habana. Los aprestos británicos se orientaban de forma prioritaria a la toma del puerto de La Habana, toda vez que era el único dotado de la infraestructura fundamental para la construcción y reparación de los barcos de la flota del Caribe y además, como siguiente prioridad se tenía a la base naval de Portobello, por ser un puerto de exportación de plata que provenía en su mayor parte del Perú y además era el puerto de la flota de Los Galeones.<sup>73</sup>

El 9 julio de 1739, el vicealmirante inglés Edward Vernon<sup>74</sup> es asignado para el mando de una expedición a las Indias Occidentales y según manifiesta el historiador británico John Knox Laughton, el día 19 recibe la disposición de “destruir los asentamientos españoles en las Indias Occidentales y obstaculizar su navegación por todos los métodos posibles”.<sup>75</sup> La expedición zarpó de Portsmouth el 24 de julio de 1739 y en la ruta hacia América, Vernon se dedicó a la tarea de entrenar a sus marinos, especialmente en el empleo de cañones pesados y armas ligeras; y “no hay duda de que, bajo su dirección, su pequeño escuadrón se convirtió rápidamente, por su tamaño, en el más eficiente que Gran Bretaña había enviado al mar en muchos años”.<sup>76</sup>

El vicealmirante Vernon, quien había llegado a Port Royal, Jamaica, el día 20 de octubre, con 5 barcos de línea, recibió la incorporación del comodoro Charles Brown con el navío Hampton Court, de 70 cañones y zarpó de Port Royal el 15 de noviembre con seis navíos, Hampton Court, Burford, Worcester, Princess Louisa, Strafford y Norwich; así también, destacó a la fragata Sheerness para que informe los movimientos españoles en torno al puerto de Cartagena.<sup>77</sup>

Portobello, por su importancia estratégica, estaba rodeado de posiciones fortificadas y convenientemente armadas y defendidas; su puerto tenía una entrada

---

71 Ibidem, p.163

72 Portobello era una importante base naval de la costa panameña y de su puerto se exportaba la plata obtenida en las colonias españolas.

73 Brown John, Ob. Cit

74 En los debates parlamentarios, Vernon se distinguió por su posición contra los controles españoles en las Indias y la urgencia de una determinación militar, aprovechando la debilidad de las colonias españolas y el imperativo de destruir a Portobello, desde donde partían los guardacostas (Knox 1899, 4).

75 Knox John (1899). Vernon, Edward (1684-1757). Dictionary of National Biography, 1885-1900. Vol. 58. Wikisource. London, pp.4, 5.

76 Clowes Laird (1898). The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present. Vol. III. London: Sampson Low, Marston and Company, p.54.

77 Ibidem, p.55.

estrecha y estaba defendido por los castillos de Hierro, Gloria de Dios y San Gerónimo; la estructura defensiva había sido descuidada. De los 200 cañones, los que no habían sido desmontados contaban con escasa munición; además, las tropas españolas se encontraban disminuidas en número. “Todo había quedado para el día siguiente; se iban a fabricar carros de armas; se iban a poner en orden los fuertes; durante cuatro años el gobernador de Panamá había estado instando a que se hiciera, pero todavía no se había hecho cuando la escuadra inglesa apareció ante el fuerte.”<sup>78</sup>

La noche del día 20 de noviembre Vernon sale de la estación Jamaica hacia Portobello con sus 6 barcos de línea y el día siguiente inicia el ataque al puerto con la siguiente línea de batalla: (tabla 1)

**Tabla 1.** Línea de batalla en el ataque a Portobello, 21 de noviembre de 1739

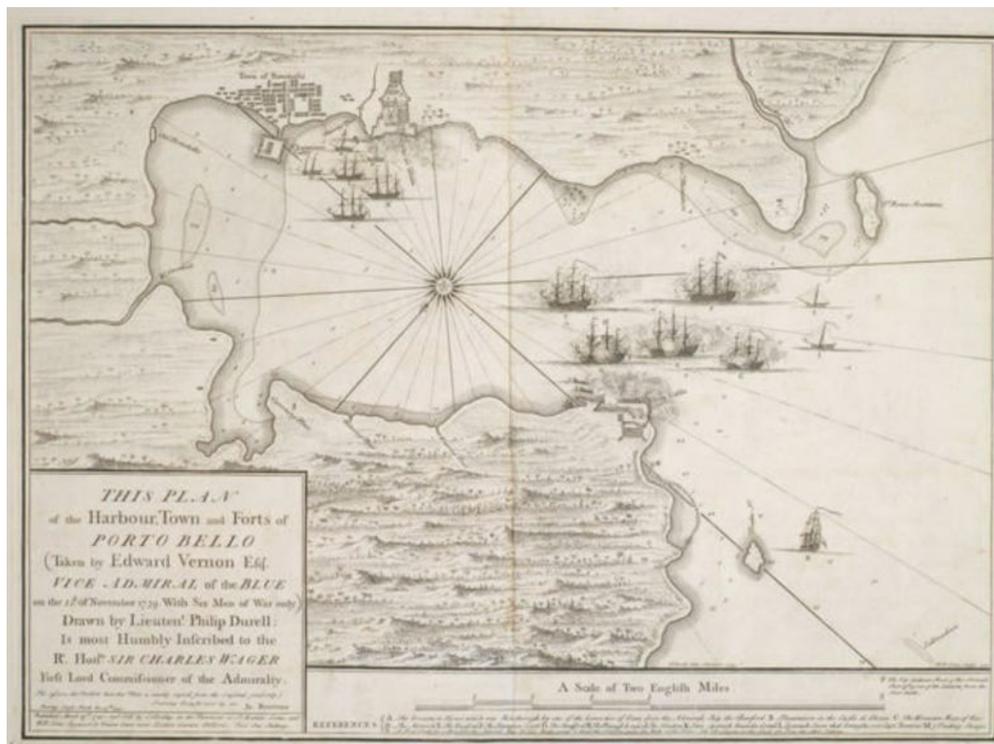
Barcos	Armas	Hombres	Comandantes
Hampton Court	70	495	Comodoro Charles Brown Capitán Digby Dent
Norwich	50	300	Capitán Richard Herbert
Worcester	60	400	Capitán Perry Mayne
Burford	70	500	Vicealmirante Edward Vernon Capitán Thomas Watson
Strafford	60	400	Capitán Thomas Trevor
Princess Louisa	60	400	Capitán Thomas Waterhous

Fuente: Tomado de Clowes Laird (1898), p.55.

En la tarde del 21 de noviembre de 1739 la escuadra de Vernon se sitúa frente a Portobello (Gráfico 3) y el Hampton Court, que estaba cerca del Castillo de Hierro, inició el ataque, siendo secundado por el Norwich y el Worcester. El ataque fue exitoso y tomó 68 cañones de bronce, inutilizó 80 cañones de hierro; además, fueron volados los fuertes con 22 barriles de pólvora española capturada; el importante botín capturado se distribuyó entre los integrantes de la escuadra. Esta victoria genera un triunfalismo creciente en Londres y anima a los británicos a fortalecer las fuerzas asignadas a Vernon para tomar las posesiones españolas en el Nuevo Mundo.

<sup>78</sup> Knox John, Ob. Cit, p.6.

**Gráfico 3.** Plano británico del ataque a Portobello.



Tomado de Royal Collection Trust. Philip Durell (Active 1739-D. 1740) Battle of Porto Bello, 1739<sup>79</sup>

En España, la noticia de la destrucción de Portobello fue tomada con preocupación y se toma la decisión de enviar a las Indias Occidentales tropas y provisiones, al mando del almirante don Rodrigo de Torres y, sobre todo, comprometieron al monarca francés para que, en apego al compromiso de evitar nuevos asentamientos británicos, envíe a las Indias a 3 escuadrones franceses. Con esto se aseguraba contar con una imponente flota; sin embargo, como sostiene Clowes, los barcos no estaban en buenas condiciones y tenían dificultades en los mandos y tripulaciones, muchos de ellos habían sufrido graves daños a causa del mal tiempo tanto en el cruce del Atlántico como en el Caribe. Antes de que tuvieran la oportunidad de ser colocados en condiciones de apoyo a los españoles, llegaron los refuerzos para el vicealmirante Vernon.<sup>80</sup>

Ante la inminencia de la salida hacia las Indias Occidentales de una escuadra española al mando de Don Rodrigo de Torres, así como de refuerzos franceses, en Gran Bretaña se organizó una expedición cuya flota fue colocada bajo el mando del contralmirante Chaloner Ogle, con la misión de transportar un importante contingente de tropas. El 28 de octubre de 1740 la flota zarpó desde Inglaterra en un accidentado viaje, debido a las condiciones climáticas adversas y llegó el 19 de diciembre a Dominica; eran más de 20 buques de línea, además fragatas, y trans-

<sup>79</sup> Royal Collection Trust. Philip Durell (Active 1739-D. 1740) Battle of Porto Bello, 1739 <https://militarymaps.rct.uk/sites/default/files/styles/rctr-scale-1300-500/public/collection-online/8/9/660815-1487851037.jpg?itok=9V4rNsQs>

<sup>80</sup> Clowes Laird. Ob. Cit, p.58.

portes que llevaban 9 mil soldados; el mando naval lo ejercía el contralmirante Sir Chaloner Ogle y como segundo el comodoro Richard Lestock y al mando de las tropas terrestres se encontraba el general de división Lord George Cathcart<sup>81</sup> y los generales de brigada Thomas Wentworth, John Guise y William Blakeney.<sup>82</sup> Ogle llegó a Port Royal, Jamaica, el 7 de enero de 1741 y se puso a órdenes del vicealmirante Vernon, quien había decidido tomar Cartagena y por ello había realizado con anterioridad dos reconocimientos armados.

**Gráfico 4.** Despliegue de la flota del vicealmirante Edward Vernon ante Cartagena de Indias en 1741.



Tomado de Royal Collection Trust. Isaac Basire (1704-68) Cartagena, 1741,<sup>83</sup>

En el campo español y como refiere J. Batista, las actividades de inteligencia española fueron decisivas, toda vez que un espía infiltrado en el cuartel general del vicealmirante Vernon conoció la maniobra que este realizaría, sobre la base de una convergencia de tres esfuerzos que apretarían el cerco en torno a la ciudad y a sus defensas inmediatas.<sup>84</sup>

Al mando de la defensa de Cartagena de Indias se encontraba el recientemente nombrado virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava y las fuerzas de defensa

81 Al llegar al Caribe, el comandante de las tropas embarcadas, general Lord George Cathcart falleció de disentería, lo que originó importantes problemas de mando, toda vez que su sucesor el general de brigada Thomas Wentworth no tenía la capacidad ni experiencia para el ejercicio del mando y su actitud conflictiva afectó a las operaciones sobre Cartagena.

82 Clowes Laird. Ob. Cit, pp.62, 63.

83 Royal Collection Trust. Isaac Basire (1704-68) Cartagena, 1741, A View Of / Cartagena / with the several dispositions of the / British Fleet under the Command of / Admiral Vernon published 8 Jun1741: <https://www.rct.uk/sites/default/files/collection-online/e/4/660827-1487851142.jpg>

84 Batista Juan. (1992). La estrategia española en América durante el siglo de las Luces. Madrid: MAPFRE S.A, p.118.

bajo el mando del general Blas de Lezo, que tenía a sus órdenes una escuadra de seis unidades<sup>85</sup>, 3 mil hombres, 600 flecheros indígenas y 1.500 voluntarios; las fortificaciones estaban a cargo del coronel ingeniero Carlos Desnaux. Es importante advertir, como señala César Cervera, “Eslava y Lezo tenían ambos el grado de teniente general, siendo el segundo de mayor antigüedad y el comandante directo de los buques de la Armada, lo que no quitaba que el virrey fuera la máxima autoridad en la plaza”<sup>86</sup>.

El 13 de marzo de 1741, el vicealmirante Vernon iniciaba el ataque y se sucedía un intercambio de fuegos de artillería, en especial ante el desembarco británico en la entrada de la bahía, en Bocachica; fue entonces cuando Blas de Lezo ordena el hundimiento de sus 4 buques: África, el San Carlos, el San Felipe y el Galicia<sup>87</sup>; posteriormente fueron hundidos el Dragón y el Conquistador y embarcaciones mercantes para que sirvan de obstáculo y evitar la penetración de navíos ingleses. Sin embargo, la batalla fundamental fue en tierra, en la cual las tropas inglesas, agobiadas por las enfermedades tropicales se vieron diezmadas, en especial por la fiebre amarilla y el agua insalubre. “Vernon desistió de continuar el asedio y ordenó el reembarque de las tropas, regresando a Jamaica todos los navíos sin encontrar ninguna oposición en su ruta, pero dejando atrás casi una decena de miles de soldados difuntos”.<sup>88</sup> Los resultados finales fueron difusos; como J. Marchena señala:

“Tras la batalla real, y para la historia naval, comenzó entonces otra intensa batalla, la de las propagandas; y de propagandas cruzadas en este caso [...] Que ha alimentado toda una batalla entre las historiografías española y británica, y en el seno de cada una de ellas, manteniendo ambas obvias divergencias”.<sup>89</sup>

## **El Pacífico sudamericano en el conflicto**

Por el Mar del Sur también se experimentó la amenaza británica en esos años y en el informe secreto redactado en 1747 por Jorge Juan y Antonio de Ulloa por encargo del Secretario de Marina, marqués de la Ensenada, advertían sobre la vital importancia del puerto de Guayaquil, tanto para la guerra como para el comercio: “por ser donde se fabrican y carenan casi todos los navíos que navegan en el mar del Sur, como por el crecido comercio que se hace en él de maderas que llevan al Perú y de cacao a Panamá”.<sup>90</sup> Así también los dos científicos con referencia al papel geoestratégico de Guayaquil eran claros al afirmar que: “Convendría mucho que se guardase este puerto [...] si alguna de las naciones extranjeras desea formar establecimientos en el Perú [...] sería su primera diligencia apoderarse de Guayaquil,

85 Las unidades a cargo de Blas de Lezo eran el Galicia, el San Carlos, el África, el San Felipe, el Dragón y el Conquistador.

86 Cervera César (2023), *La verdad sobre la defensa de Cartagena de Indias por Blas de Lezo, el héroe manco, cojo y tuerto enfrentado a su jefe*. ABC Historia. 14 de marzo de 2023. <https://www.abc.es/historia/>.

87 Buque insignia de Blas de Lezo, fue capturado por los británicos antes de que su tripulación pudiera hundirlo.

88 Marchena Juan. Ob, Cit, pp178-180.

89 Ibidem.

90 Juan, Jorge, y De Ulloa, Antonio (1826). *Noticias Secretas de América. Primera Parte. Sobre el estado militar y político de las costas del mar Pacífico*. Editado por David Barry. Imprenta de R. Taylor, Londres, p.11.

con lo que sería Dueña de aquellos mares, árbitra y absoluta en todas las costas, y única para hacer todo el comercio que quisiese [...] podrían fabricar para guerra o para comercio, cuantos barcos quisieran”.<sup>91</sup>

Los británicos contaban con fuentes de información eficaces que señalaban que estos mares eran poco defendidos y habían ideado un movimiento estratégico en 1739; como nos señala Juan Marchena.<sup>92</sup> Este movimiento consistía en emplear una escuadra bajo el mando del comodoro George Anson,<sup>93</sup> conformada por 2 mil hombres con los navíos , Centurion de 64 cañones, Gloucester y Severn de 50, la fragata Pearl de 40, el antiguo mercante Wager de 28 y la corbeta Tryal de 8, además de otros buques menores de abastecimiento; la misión era cruzar el cabo de Hornos y actuar sobre el flanco español en el Pacífico, atacando los puertos del litoral, tomar Panamá y enlazarse con las fuerzas del vicealmirante Edward Vernon que había conquistado Portobello. Posteriormente se cumpliría un avance por los territorios españoles. Anson partió hacia el sur de América el 18 de septiembre de 1740.<sup>94</sup> (Ver Gráfico 5).

Para neutralizar la maniobra británica e impedir que lleguen al océano Pacífico, España organizó una escuadra bajo el mando del almirante José Alfonso Pizarro, la cual fue armada y equipada apresuradamente. Esta fuerza estaba conformada por 2.800 hombres, 5 navíos: el Asia de 64 cañones, el Guipuzcoano, el Esperanza, el San Esteban y el Hermiona de 50, en todo caso una escuadra inferior a la británica. Pizarro zarpó definitivamente el 22 de octubre de 1740.

En esta carrera hacia el Pacífico, las dos escuadras sufrieron contratiempos por el mal clima y las enfermedades. La escuadra española quedó prácticamente destruida por el mal tiempo, incluso antes de pasar el cabo de Hornos.<sup>95</sup> Mientras tanto, la escuadra británica de Aston logró llegar al Pacífico y al reorganizar su escuadra encontró que sólo contaba con algo más de 400 hombres y con el Centurion, el Gloucester, y la Tryal se organizó para empezar las operaciones; para octubre de 1741 apresó mercantes españoles, capturó un importante botín y se enteró, tanto de la destrucción sufrida por la escuadra española de Pizarro como del fracaso del vicealmirante Vernon en la toma de Cartagena.<sup>96</sup>

---

91 Ibidem, p.13.

92 Marchena Juan, Ob. Cit, pp.199, 200.

93 “La expedición del comodoro George Anson fue enviada con fines beligerantes cuando estalló la guerra con España en 1739.

94 Marchena Juan, Op. Cit, pp.200, 201.

95 El almirante Pizarro regresó con el Asia al Río de la Plata; había perdido la mitad de la tripulación de su navío, y de su escuadra solo le quedaba el Esperanza, que había regresado a Montevideo. (Marchena 2018, 206)

96 Marchena Juan. Ob. Cit., p.207.

**Gráfico 5.** El movimiento estratégico británico para acabar con el imperio español en el siglo XVIII.



Tomado de Viana Israel, 2023.<sup>97</sup>

El comodoro Aston se había dado cuenta de que debía cambiar sus planes iniciales de actuar sobre Panamá y con su escuadra muy disminuida, se dedicó a afectar el comercio español en la costa del Pacífico sudamericano, atacando los puertos y capturando buques mercantes para recomponer su escuadra. Posteriormente se dirigió al norte, a Nueva España, con el objetivo de capturar al galeón Nuestra Señora de Covadonga, que anualmente salía de Acapulco hacia Filipinas. Cuando llegó a este puerto, en enero de 1742, el galeón estaba bien protegido por las defensas fortificadas de Acapulco, por lo que atravesó el Pacífico llegando a Macao, donde se preparó para esperar la llegada de su objetivo.<sup>98</sup>

El 20 de junio de 1743, Anston logró interceptar en aguas asiáticas al Nuestra Señora de Covadonga, capturando su riqueza consistente en más de millón y medio de pesos de plata y luego retornó a Gran Bretaña, donde entregó el botín y fue vitoreado.<sup>99</sup> Mientras tanto la recompuesta escuadra del almirante Pizarro lo seguía cazando en el Pacífico español.

Para Alfred T. Mahan la expedición del comodoro Anson: “no tuvo ningún resultado militar más allá del terror y el consiguiente bochorno causado a los asentamientos españoles; pero sus mismas desgracias y la serena perseverancia [...] produjo un gran éxito le han dado un merecido renombre”.

97 Viana, Israel (2023). El año funesto en que Vernon y Anson soñaron con aplastar el imperio español. ABC, 9 de octubre de 2023, Madrid, Enfoque, p.12

98 Ibidem, pp.209, 210.

99 Anson capturó un gran botín, “pero solo 188 de los casi 2.000 hombres que habían salido con Anson tres años y nueve meses atrás, regresaban a Londres”. (Marchena 2018, 210)

La exitosa defensa de Cartagena de Indias tuvo una marcada importancia en el plano geoestratégico. Gran Bretaña ya no dispuso de fuerzas y recursos suficientes para intentar la conquista de territorios españoles de América del Sur y el centro de gravedad de las luchas imperiales se trasladó nuevamente al continente europeo con la guerra por la Sucesión de Austria, que dio inicio en 1740 y se extendió hasta octubre de 1748, cuando tendría lugar una nueva iniciativa de paz entre las potencias, el tratado de paz de Aix-la-Chapelle, que no significó el fin de las hostilidades.<sup>100</sup>

Este período que termina en 1748 es resumido por Juan Marchena de la siguiente manera:

“En conclusión, la Real Armada, tan grande y tan costosa, creada a lo largo de más de veinte años [...], no sobrevivió a esta nueva guerra. De los 177 buques (98 navíos y 79 fragatas) alistados en la Armada entre 1700 y 1749, solo 24 pasaron el umbral del año 1750. De los 82 buques que compusieron la Armada durante la guerra entre 1739 y 1748 (66 navíos y 16 fragatas) se perdieron 52 durante estos años (38 navíos y 14 fragatas) [...] Solo sobrevivieron 22 navíos y 2 fragatas, es decir, casi uno de cada cuatro buques. [...] estas cifras muestran la crudeza de lo que había sido esta guerra: 52 buques destruidos, centenas de miles de pesos gastados, y una cifra de muertos que superó los 15.000 [...] El número de heridos y enfermos alcanzó los 40.000, y el de inválidos casi un tercio de ellos.”<sup>101</sup>

A mediados del siglo XVIII, se alteraron algunos de los presupuestos básicos que habían regido la estrategia naval de los espacios marítimos en la América española. Los acontecimientos de la guerra del Asiento (1739-1748) terminaron con la antigua ruta de Tierra Firme, lo que generó el fin de la prohibición de navegar desde España al Pacífico<sup>102</sup> y el desmantelamiento de la Armada del Mar del Sur. En 1748 una Real Orden suprimió además la Armada de Barlovento que protegía el Caribe y el Golfo de México.<sup>103</sup>

En este contexto, a mediados de siglo se producían cambios notables en la estrategia naval en las Indias; la defensa quedaba centralizada y encomendada a las unidades de la Armada Real, un único cuerpo basado en la metrópoli y que sustituía a la defensa local proporcionada por los escuadrones basados en las colonias.

Esto se inscribiría en el período histórico del “Auge Absolutista”, correspondiente a la Edad Moderna y contemplaría el fin de España como poder hegemónico y la emergencia de Francia como poder europeo, con proyección mundial, hasta la guerra de los Siete años, la cual significó el declive francés y la materialización de

100 Mahan, Alfred T., Ob. Cit, p.261

101 Marchena Juan. Ob. Cit., p.237.

102 El Pacífico había tenido la consideración de un mar cerrado y prohibido, incluso para los barcos españoles procedentes de la península Ibérica, quedaba abierto al envío de navíos a través del cabo de Hornos (Pérez - Mallaina 1989, p.49)

103 Pérez-Mallaina Pablo. Op. Cit., p.49.

la superioridad británica en los mares y que pasó a consolidarse como la primera potencia marítima y colonial del mundo.

## Consideraciones finales

Diversos historiadores navales, en aplicación a la teoría conocida con el nombre de “principio del agua azul”, consideran que “el dominio de los mares significa el control de las tierras adyacentes a ellos [...] y ha sido corroborado ampliamente por las batallas navales de la historia”.<sup>104</sup> Este principio tuvo plena vigencia hasta la segunda mitad del siglo XVIII y demandó de los Estados que querían ocupar un lugar estelar en el poder mundial, el imperativo de contar con una poderosa fuerza naval con capacidades de actuar favorablemente en ultramar.

En estas páginas se ha condensado uno de los momentos más importantes de la historia marítima, toda vez que, partiendo de los albores de la Edad Moderna, se ha desarrollado un estudio detenido sobre los aspectos centrales que configuraron el auge absolutista del siglo XVIII y en especial los conflictos armados relacionados a la Sucesión Española y a la guerra del Asiento o de la “Oreja de Jenkins”, como la denominan los británicos. Estos conflictos son considerados como los primeros de alcance mundial, y América fue partícipe de estos hechos.

Desde un punto de vista geopolítico, estos hechos históricos ponen en evidencia que las condiciones geográficas de los imperios, para el caso de este periodo de tiempo, o de los Estados, proyectando la historia hacia la actualidad, deben complementarse con decisiones y acciones que permitan que este espacio marítimo sea utilizado en beneficio propio. Es decir, no es suficiente tener condiciones geográficas vinculadas al mar para concebirse como un Estado marítimo, lo que lo convierte en tal, es el accionar integral para su uso pleno.

Comprender a profundidad la importancia del mar y su influencia para los Estados ribereños como el ecuatoriano, es necesario y una tarea aún en desarrollo, por ello se consideró importante el análisis de la lucha por el control del mar en las Indias Occidentales durante el siglo XVIII, pues es un vasto periodo con útiles enseñanzas en el ámbito marítimo; está antecedido de un hito histórico en la humanidad como el descubrimiento de América, evidencia el declive de potencias como la española, el auge y preponderancia de otras como la inglesa y la francesa, constituyéndose a su vez en el preámbulo de lo que serán las luchas por la Independencia de América, otro espacio de tiempo en el que el mar tendrá un papel determinante aunque menos estudiado y por tanto también, un desafío para quienes estudian la historia militar, la historia marítima de nuestro Ecuador.

Consecuente con lo indicado anteriormente, el auge y caída de las potencias marítimas no es casualidad, sino el resultado de las correspondientes decisiones que sus líderes tomaron y de aquellas que no supieron tomar para preservar su

---

104 Koenig, William. (1977) *Grandes batallas navales*, Dirigido por S.L. Mayer. Edit. Marín S.A., Barcelona, p.7.

influencia y poder en ese espacio marítimo que en aquel entonces era un espacio lleno de rutas marítimas, que se transformó progresivamente en un escenario de disputas por su control y que actualmente se constituye también en una potencial fuente de poder para aquellos países ribereños que tienen la capacidad de utilizarlo responsablemente en su beneficio.

El mar es tal cual su naturaleza, generoso, lleno de oportunidades para quien sabe navegar en él, pero al mismo tiempo celoso y digno de respeto; por tanto, a la luz de los hechos históricos analizados, cabe interrogarse sobre lo necesario que es mirar la geopolítica con visión marítima para países como el Ecuador, un Estado marítimo por naturaleza que tiene la oportunidad de encontrar en el mar mejores condiciones para el futuro de sus ciudadanos; tan solo necesita vivir por y para el mar.

## Bibliografía

- Andrade, Galo. (2022) *Ecuador su historia desde el mar*, <https://online.fliphtml5.com/sgadz/wmbi/>
- Andrade G., Villao D. (2018) *A Maritime Vision for Geopolitics. Developments and Advances in Defense and Security*. MICRADS 2018. (pp.235-243). [https://doi.org/10.1007/978-3-319-78605-6\\_19](https://doi.org/10.1007/978-3-319-78605-6_19)
- Batista, Juan. (1992). *La estrategia española en América durante el siglo de las Luces*. MAPFRE S.A. Madrid.
- Baudot, María. (2019). *La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía*. Tempus Revista en Historia General, n° 9, pp. 1-50.
- Bordejé y Morencos, Federico. (1966). *El inmovilismo táctico en el siglo XVIII*. Editado por Instituto de Historia y Cultura Naval. Revista de Historia Naval (Armada Española), pp.45-66.
- Britannica, T. Editors of Encyclopaedia. (2014). *War of Jenkins' Ear*. <https://www.britannica.com/event/War-of-Jenkins-Ear> .
- Brown, John. (2012). *The War of Jenkins' Ear. Military Heritage*, pp. 40-45.
- Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. (2016). *De Salamina a las Malvinas. 25 siglos de guerra naval*. Edaf.
- Cepeda, José. (2014). *El Ejército de los Austrias y la crisis sucesoria de la Monarquía*. En la "Guerra de Sucesión Española". Revista de Historia Militar (Instituto de Historia y Cultura Militar), pp. 39-54.
- Cervera, José. (2000). *La Guerra de Sucesión en el escenario americano*. Editado por Instituto de Historia y Cultura Naval. Revista de Historia Naval (Armada Española), n° 71, pp. 75-84.
- Clowes, Laird . (1898). *The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Present*. Vol. III. Sampson Low, Marston and Company. London.
- Donoso Anes, Rafael. (2006). *El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750). Su contexto histórico y sus aspectos económicos y contables*. Cuaderno 52 del Instituto de Historia Naval (Instituto de Historia y Cultura Naval), pp. 55-85.
- Escobar, Luis. (1992). *Efectos marítimos y navales de la hazaña de Colón*. Revista de Marina No. 5, Armada de Chile, pp.528,529. <https://revistamarina.cl/revistas/1992/5/lescobard.pdf>
- Estrada Icaza, Julio (1972). *El puerto de Guayaquil. La mar de Balboa*. Archivo Histórico del Guayas. Guayaquil.
- Freedman, Lawrence, (2013), *Strategy: a history*, Oxford University Press, New York.
- Fuentes, María del Mar. (2019). *Estudio de la evolución técnica de los veleros a lo largo de la historia*. Universitat Politècnica de Catalunya. [Monografía], Barcelona. [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/172339/146561\\_TFM%20Mar%C3%ADa%20del%20Mar%20Fuentes%20S%C3%A1nchez.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/172339/146561_TFM%20Mar%C3%ADa%20del%20Mar%20Fuentes%20S%C3%A1nchez.pdf)
- González Mezquita, María Luz. (2015). *La Paz de Utrecht y su impacto en el mundo atlántico. Una aproximación a partir del caso del Río de la Plata*. "Los tratados de Utrecht y América". *Anuario de Estudios Americanos* 72, n° 1 (2015): 97-124.
- Hernández, Mario. (1992). *El mar en la historia de América*. Editorial MAPFRE, S. A. Madrid.
- Izcue C., Arriarán A., Tolmos Y. (2012), *Apuntes de Estrategia Navale*, Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina. Callao p. 16.

- Juan, Jorge, y Antonio De Ulloa. (1826). *Noticias Secretas de América. Primera Parte. Sobre el estado militar y político de las costas del mar Pacífico*. Editado por David Barry. Imprenta de R. Taylor, Londres.
- Kissinger, Henry.(2016). *Orden Mundial. Reflexiones sobre el carácter de las naciones y el curso de la historia*. Penguin Random House, Barcelona.
- Knox, John. (1899). *Vernon, Edward (1684-1757). Dictionary of National Biography, 1885-1900*. Vol. 58. Wikisource, London.
- Lynch, John. (1999). *La España del siglo XVIII*. 2da. Edición. Traducido por Juan Faci. Crítica. Barcelona.
- Mahan, Alfred T. (1889). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Sampson Low, Marston & Company, Limited, London.
- Malamud, Carlos.(2005). *Historia de América*. 2da.Ed. Alianza Editorial, Madrid.
- Marchena, Juan. (2018). *Los buques de la Real Armada. 1700-1825*. Vol. II., de *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada (1750-1823)*, de Juan Marchena y Justo Cuño. Ediciones Doce Calles, Madrid.
- Merlo, John y Andrade, Galo (2021). *La construcción de una estrategia nacional para la gestión marítima del Ecuador con visión oceanopolítica*. Revista de Marina.
- Moncayo, Paco (2016). *Geopolítica Espacio y Poder.*, Ecuador: Universidad de Fuerzas Armadas ESPE. Sangolquí.
- Pérez - Mallaina, Pablo. (1989). *Los espacios marítimos del ultramar español a mediados del siglo XVIII*. En “La marina de la Ilustración”, de Instituto de Historia y Cultura Naval. Jornadas de Historia Marítima, 49-62. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.
- Pérez, Gaspar. (1992). *Armadas españolas de Indias*. Fundación MAPFRE , Madrid. <https://doi.org/10.31095/investigatio.2022.18.8>
- Romey.Kristin,(2017). ¿Porqué nose han encontrado las carabelas de Cristóbal Colón? 9 de noviembre de 2017, National Geographic. [https://static.nationalgeographic.es/files/styles/image\\_3200/public/columbus-ship-GettyImages-517331824.webp?w=1600&h=1067&q=100](https://static.nationalgeographic.es/files/styles/image_3200/public/columbus-ship-GettyImages-517331824.webp?w=1600&h=1067&q=100)
- Rosales, Benjamín. (2022). *Los Últimos Navegantes en Balsas Oceánicas: testimonio de un balsero*. INVESTIGATIO, (18), Universidad Espíritu Santo – UEES.
- Russell Hart, Francis. (1908). *The Attacks upon the Spanish main by the Admiral Vernon*. Associated Publishers of American Records, New Haven.
- Salgado Alba, Jesús. (1988). *Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración*. En “La Marina de la Ilustración”, de Armada Española, 33-48. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.
- Sánchez, Agustín. (2013). *Los tratados de Utrecht y la América española*. En: “La Paz de Utrecht y su herencia. De Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)”, de Ruiz Ignacio y Bermejo (directores) Fernando, 339-356. Dykinson, S.L, Madrid.
- Solis, E. (2010). *Manual de Estrategia*. Academia de Guerra Naval del Ecuador, Guayaquil.
- Tejedor, G., Lorenzo, E., Gallego, F. (1994). *El tratado de Tordesillas*. Anaya educación. Junta de Castilla y León. <https://files.core.ac.uk/pdf/1153/71527734.pdf>
- UK Parliament. (1848). *Treaty of Adrianople - Charges against Viscount Palmerston. Commons Sitting of 1 March 1848 Series 3 Vol. 97*. 1848. <https://api.parliament.uk/historic-hansard/sittings/1848/mar/01#commons>
- Viana, Israel. (2023). *El año funesto en que Vernon y Anson soñaron con aplastar el imperio español*. ABC, 9 de octubre de 2023. Enfoque. P.12. Madrid.