

## Presentación dossier: La logística anfibia: el poder naval del Imperio español en el Mediterráneo durante el siglo XVIII\*

Coord. Manuel Díaz-Ordoñez

Universidad de Sevilla, España.

[mdiazord@us.es](mailto:mdiazord@us.es)

The British army should be a projectile to be fired by the British navy.<sup>1</sup>  
Lord Edward Grey

### Introducción.

El Grupo de Investigación CSG Red Imperial<sup>2</sup> nació con un planteamiento historiográfico que se centra en hacer converger el conocimiento que se tenía de las fuerzas armadas españolas en la época moderna con los estudios sobre la participación de empresarios particulares y la administración directa de la Monarquía en su abastecimiento, en lo que se ha venido en definir como la construcción del estado fiscal-militar de época moderna. Además, la concomitancia entre ambos conceptos se moduló con un enfoque nuevo, de corte imperial, que mejoraba la propuesta teórica original al trascender la visión institucional peninsular para atender también a la producción documental y bibliográfica de la administración española periférica.<sup>3</sup> En definitiva, la propuesta metodológica de este grupo de investigación se enuncia en que, desde lo imperial, se entiende mejor el fenómeno político, económico y social que conformó la España de los siglos modernos. La génesis del presente monográfico se encuentra, pues, en el seno de este activo grupo de investigadores que, recientemente, ha conseguido dos proyectos de primer nivel en España y México.<sup>4</sup>

\* Este monográfico es fruto de las investigaciones incluidas en el proyecto HAR2015-64165-C2-1-P, “Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII”, Ministerio de Economía y Competitividad. Gobierno de España.

<sup>1</sup> La frase atribuida a Sir Edward Grey de Fallodon, Secretario de Asuntos Exteriores británico, fue recogida por J. A. Fisher en un libro posterior: John Arbuthnot FISHER: *Memories by Admiral of the fleet, Lord Fisher*, Londres, Hodder and Stoughton, 1919, p. 18.

<sup>2</sup> El grupo CSG Red Imperial aglutina especialistas de muy diversas universidades, instituciones y países. Destacándose las siguientes: Universidad de Navarra, UNED, Universidad de Sevilla, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, UNAM, Universidad Pablo de Olavide, Université de Limoges, Universitat de les Illes Balears, Université Blaise Pascal, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Universidad del País Vasco, Casa de Velázquez, Fundación Carlos de Amberes, Université de Toulouse le Mirail, Uniwersytet Lubelski Jana Pawła I, Instituto Mora, Università degli Studi di Pavia y Universidad de Antioquía. Su espacio web se encuentra en *Sitio del grupo de investigación CSG Red Imperial*, <http://www.unav.edu/csg-red-imperial> (Consultado por última vez el 28-4-2016).

<sup>3</sup> En esta nueva corriente se han desarrollado algunas aportaciones muy importantes que merece la pena traer aquí: María BAUDOT (ed.): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014; Jeff FYNN-PAUL (ed.): *War, entrepreneurs, and the state in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014; José Antonio GONZÁLEZ (ed.): *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014; Agustín GONZÁLEZ, Rafael TORRES y Sergio SOLBES: “Eighteenth-Century Spain as a Contractor State”, *International Journal of Maritime History*, 25:1 (2013), pp. 253-257 y Rafael TORRES: *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2015.

<sup>4</sup> Proyecto español HAR2015-64165-C2-1-P, “Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII”, Ministerio de

Como consecuencia de este dinamismo científico, y bajo la dirección de Rafael Torres y la idea inicial de Luis Fe, se planteó la posibilidad de reducir el marco teórico general para analizar la preparación logística de la acción bélica anfibia española en el siglo XVIII.

### Justificación.

Aunque el debate sobre la Revolución Militar, definida tiempo atrás por Geoffrey Parker,<sup>5</sup> ha llenado cientos de páginas, no es el caso de las operaciones anfibias de las que, algunos autores, piensan que parecen sumidas en un verdadero “agujero negro”.<sup>6</sup> Y, más concretamente, el vacío historiográfico es más que visible en la cuestión de la logística de las operaciones de desembarco.<sup>7</sup> Dicho de otra forma, la importancia de los desembarcos y las operaciones combinadas reclama un papel esencial en la forma de explicar el desarrollo de la guerra a lo largo de los tiempos. Específicamente, para el caso de los siglos XVI a XVIII la acción anfibia fue el mayor descubrimiento de los imperios y las repúblicas navales de la Edad Moderna.<sup>8</sup> Fueron un referente válido para conseguir el fin último del control del comercio enemigo, destacando dichas operaciones combinadas como la herramienta táctica más evidente.<sup>9</sup> La oportunidad de operar sobre el territorio del rival, en determinados puntos estratégicos, permitía negar el tráfico mercante marítimo o fluvial y el tránsito de personas y mercancías por vía terrestre pero, esencialmente, destruía u obstaculizaba su acción política;<sup>10</sup> lo que consolida el concepto de que la guerra anfibia se convirtió en la «quintaesencia bélica del imperialismo europeo».<sup>11</sup>

Pero, ¿por qué funciona una operación anfibia? Por el liderazgo, por la estrategia o por los medios empleados en el asalto a la costa. El militar inglés, de orígenes franceses, Jean Louis John Ligonier advertía en 1757 «a safe and well secured communication between the camp and sea, from whence you are to receive your supplies of all kinds, is absolutely necessary; the whole depends on it»<sup>12</sup>. Es decir, el operativo funcionará por la perfecta coordinación de la comunicación entre mar y tierra y el flujo continuo de provisiones entre ambos escenarios. A pesar de ello, las referencias historiográficas sobre la logística de la guerra anfi-

---

Economía y Competitividad. Gobierno de España, ya citado en el crédito del presente monográfico y PAPIIT IN404115 "Ejército, Marina y Estado: la construcción del sistema imperial hispánico en el siglo XVIII" del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

<sup>5</sup> Geoffrey PARKER: *La revolución militar: innovación militar y apogeo de occidente 1500-1800*, Madrid, Alianza Editorial, 2002.

<sup>6</sup> Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM: *Amphibious warfare 1000-1700: commerce, state formation and European expansion*, Leiden, Brill, 2005, p. 10.

<sup>7</sup> Jan GLETE: *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Londres, Routledge, 2002, p. 169.

<sup>8</sup> Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM: op. cit., pp. 2-3. En este sentido también es clarificadora la obra de Richard HARDING: *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, op. cit., p. 53.

<sup>9</sup> Richard HARDING: op. cit., p. 212.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM: op. cit., p. 4.

<sup>12</sup> “A safe and well secured Communication between the Camp and Sea, from whence you are to receive your Supplies of all Kinds, is absolutely necessary; the whole depends on it”, citado en Simon FOSTER: *Hit the beach: the drama of amphibious warfare*, Londres, Cassell, 1998, p. 15.

bia son, ciertamente, muy débiles. La búsqueda por los términos “logística” y “anfibia” en los catálogos de las bibliotecas no reporta un número destacable de registros. Si la pesquisa la realizamos usando el inglés encontraremos más noticias, lo que ya demuestra, en nuestra opinión, un factor de justificación del monográfico presente para compensar en nuestra historiografía las nuevas corrientes anglosajonas. No obstante, creemos que la razón principal de este monográfico radica en la originalidad que presumimos adquiere una acción anfibia, porque nos acerca a los mecanismos de movilización de recursos de los imperios del Antiguo Régimen. La expedición anfibia es un contexto excepcional que nos brinda la posibilidad de analizar las fórmulas de integración de lo público y lo privado pero, esencialmente, nos permite comprender mejor cómo la guerra interacciona y modifica las sociedades a través de la acción de la administración del Estado, que la pone en marcha para consolidar su política imperial.

### La guerra anfibia en la historiografía.

A finales del siglo XX, Richard Harding, uno de los mayores expertos en la guerra anfibia, aseveraba que el debate sobre el poder naval había sido monopolizado por el enfoque de la batalla decisiva del teórico naval militar Alfred Mahan,<sup>13</sup> lo que había producido un olvido de lo que la guerra anfibia podría aportar en la interpretación del hecho bélico.<sup>14</sup> Ciertamente, si se analiza el panorama historiográfico sobre la guerra en el mar y las acciones sobre las costas enemigas, parece que se han diferenciado las aportaciones siguiendo dos patrones corrientes.<sup>15</sup> Así, los autores navales han investigado y escrito sobre barcos, tripulantes, cañones y tácticas de guerra naval,<sup>16</sup> mientras que los autores militares han detallado, con sugerente afán, los mismos conceptos de la guerra en tierra.

Respecto a la historiografía anfibia, el referente válido sigue siendo Thomas More Molyneux.<sup>17</sup> Este militar puede ser considerado el primer teórico<sup>18</sup> de la guerra anfibia, que

<sup>13</sup> James GOLDRICK: “Mahan and Corbett: Concepts of Economic Warfare”, en Peter DENNIS (ed.), *Armies and maritime strategy. The 2013 Chief of Army History Conference*, Newport NSW, Big Sky Publishing, 2014, pp. 17-29, p. 18.

<sup>14</sup> Richard HARDING: op. cit., p. 284.

<sup>15</sup> Richard HARDING: “Amphibious Operations”, en John B. HATTENDORF (ed.), *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Nueva York, Oxford University Press, 2007, p.

<sup>16</sup> Una breve síntesis bibliográfica española podría ser: Manuel de MARLIANI: *Combate de Trafalgar. Vindicación de la armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del consulado y el imperio*, Madrid, Impreso de orden superior, 1850; Adolfo NAVARRETE, *Historia marítima militar de España: armada española y marinas que le antecedieron en la península ibérica*, Madrid, Est. tip. «Sucesores de Rivadeneyra», 1901; Carmen FERNÁNDEZ DE CASTRO: *El almirante sin tacha y sin miedo; vida del capitán general de la Armada Española don Federico Gravina y Napoli.*, [Cadiz], [Impreso en Escelicer], 1956; Enrique GARCÍA: *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, s.l., Tempo, 1995.

<sup>17</sup> Thomas M. MOLYNEUX: *Conjunct expeditions: or expeditions that have been carried on jointly by the fleet and army, with a Commentary on a Littoral War*, Londres, R. and J. Dodsley in Pall-Mall, 1759.

<sup>18</sup> Beatrice HEUSER: *The evolution of strategy: thinking war from antiquity to the present*, Cambridge, UK; New York, Cambridge University Press, 2010, p. 229; Gary J OHLS: *Roots of tradition: amphibious warfare in the early American republic*, Tesis doctoral inédita, Texas Christian University Fort Worth, 2008, p. 22. Sobre el trabajo de Molyneux algunos autores destacan que “constitutes the most astute treatise on the subject of amphibious warfare and is one of the great intellectual works of military

él denominaba *littoral war*. Su obra principal, *Conjunct expeditions* de 1759,<sup>19</sup> destacaba que estos operativos dependían de la eficacia de la logística anexa a su desarrollo,<sup>20</sup> y de que el mando debía estar integrado y no centralizado. Para llegar a estas conclusiones, Molyneux analizó 68 operativos combinados lanzados por los ingleses o contra ellos, abarcando desde el reinado de Isabel I e incluyendo algunos en los que él había participado directamente (Rochefort, St. Malo y Cherburgo).<sup>21</sup> Su primera conclusión destacaba que en el país no existía una verdadera doctrina anfibia y que las acciones realizadas se habían practicado siguiendo la tradición francesa.<sup>22</sup> Apuntaba, también, que del estudio de las operaciones británicas, en los dos últimos siglos, se colegía que existía un mayor porcentaje de éxito en las operaciones menores (23 victorias de un total de 34) respecto a las que se podían considerar como mayores (7 triunfos sobre 34).<sup>23</sup> Del análisis somero de estos porcentajes parece inferirse que la magnitud del operativo era el componente decisivo en la buena marcha y conclusión de este tipo de guerra. Sin embargo, Molyneux desarrolló más su marco teórico apuntando a dos factores como verdaderos determinantes de la victoria: el mando concentrado y, fundamentalmente, la mala, escasa o precipitada planificación. Respecto al primero, otorgó una importancia relativa al hecho de que en el caso de las acciones pequeñas exitosas solo existía un comandante que ejercía el mando de las fuerzas desplegadas. Enfrentada a esta situación, había observado que en las grandes acciones fracasadas el mando había sido repartido entre, al menos, dos oficiales superiores. El segundo factor, que Molyneux enfatizaba, radicaba en la deficiente planificación y ejecución, no por la existencia de varios jefes sino por la mala coordinación de estos mandos.<sup>24</sup> Consideraba que la determinación de estos elementos era fundamental y que era fácil de observar, porque había calculado que la mayoría de las expediciones británicas fracasadas habrían requerido, al menos, el doble de efectivos militares empleados que los que realmente fueron asignados.<sup>25</sup> Para este teórico, el factor logístico era vital en el desempeño de las fuerzas involucradas en una acción anfibia: la movilización de recursos, contar con un apropiado sistema de transporte y, por último, disponer de buques específicos para cada tipo de suministro.<sup>26</sup> Tanto era así, que el propio Molyneux dedicó gran parte de su texto a establecer un sistema para facilitar la planificación y ejecución de tales operaciones.<sup>27</sup> Estas conclusiones fueron recogidas en parte por los

---

analysis” en Alfred VAGTS: *Landing operations; strategy, psychology, tactics, politics, from antiquity to 1945*, Harrisburg, Pa., Washington, D.C., Military Service Pub. Co., 1946, p. 22.

<sup>19</sup> Thomas M. MOLYNEUX: op. cit.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p.149.

<sup>21</sup> Daniel COETZEE y Lee W. EYSTURLID (eds.): *Philosophers of War: The Evolution of History's Greatest Military Thinkers*, Oxford, Praeger, 2013, vol. 1, p. 123.

<sup>22</sup> Tobias G. SMOLLETT: *The Critical Review: Or, Annals of Literature*, Londres, A. Hamilton, 1759, vol. VIII, p. 29.

<sup>23</sup> Arnold D. HARVEY: *Collision of Empires: Britain in Three World Wars, 1793-1945*, Londres, The Hambledon Press, 1992, p. 131.

<sup>24</sup> Gary J. OHLS: op. cit., p. 22.

<sup>25</sup> Thomas M. MOLYNEUX: op. cit., p. Part. II, 9-15.

<sup>26</sup> *Ibidem*, Part II, pp. 48-50, 100.

<sup>27</sup> *Ibidem*, Part II, pp. 112-202. Bien explicado en este párrafo: “to discover our own Thoughts, and Inventions upon these Matters; to reduce (if possible) this Amphibious Kind of Warfare, to some safe regular System, to leave as little as we can to Fortune and her Caprices” en *Ibidem*, Part II, 1.

comandantes británicos, lo cual, en opinión de algún autor,<sup>28</sup> explica el éxito de ofensivas anfibas posteriores inglesas, como la de James Wolfe contra Quebec en 1759.

Reforzando este pensamiento, en 1763, el tratado militar de John Macintyre<sup>29</sup> ahondó en este concepto de integración de mando con lo que, de hecho, se sustituía la anterior doctrina del mando reunido<sup>30</sup> y, también, se defendía que era vital organizar la interacción de los recursos necesarios en los operativos anfibas. Macintyre subrayaba, sobre todo, la importancia de la conexión entre las administraciones militar y civil. No se trataba solo de un problema militar, sino de la esencial puesta en marcha de los mecanismos más eficientes para gestionar correctamente los recursos que se debían emplear en las acciones anfibas. De esta forma, ambos autores destacaron, también, la relevancia del ajuste y de la coordinación perfecta entre las fuerzas empleadas en la acción bélica.

El autor español contemporáneo que podemos utilizar como referencia de la teoría anfibia es el marqués de la Mina, con su obra *Máximas para la Guerra* de 1776.<sup>31</sup> Si bien es cierto que las páginas de este texto dedicadas a dichos operativos fueron más bien escasas, no es menos cierto que el texto presenta algunos elementos que consideramos relevantes desde el punto de vista de la interpretación logística. Dejando de lado las consideraciones puramente tácticas de Mina, su pluma recoge la importancia que tiene para las fuerzas de desembarco el «conciliarse con el país».<sup>32</sup> No solo, que también, porque el maltrato del invasor puede provocar la resistencia de los nacionales, sino también por la destrucción de los recursos que necesita la fuerza de asalto, ya que si «escasean o faltan los víveres, no hay guía segura, no hay espía fiel, no hay forraje, y no hay más terreno que el que se ocupa con la línea».<sup>33</sup> En nuestra opinión, con esta afirmación el autor presenta la importancia de asegurar la logística sobre el terreno cuando esta no puede ser garantizada de forma eficaz por el componente naval comprometido en la acción. Para reforzar este supuesto, Mina insistía en que la mejor forma de combatir una acción anfibia enemiga es precisamente la destrucción o traslado de todos los recursos a los que pueda acceder el elemento hostil, lo que pondría en duda la eficaz preparación logística de la fuerza atacante.

La historiografía de la primera mitad del siglo XX se acercó a la guerra anfibia desde la profesión militar. En 1911, el general de los *Royal Marines* George G. Aston apuntó que la génesis de estos operativos se encontraba en la guerra chilena de 1891.<sup>34</sup> Años des-

<sup>28</sup> Daniel COETZEE y Lee W. EYSTURLID (eds.): op. cit., p. 124.

<sup>29</sup> John MACINTYRE: *A military treatise on the discipline of the marine forces, when at sea: Together with short instructions for detachments sent to attack on shore.* By John Mac Intire, lieutenant of marines, Londres, T. Davies, in Russel-street, Covent-Garden, 1763.

<sup>30</sup> Christian BUCHET: *The British navy, economy and society in the Seven Years War*, Woodbridge, Boydell Press, 2013, p. 5; Donald W. BOOSE: *Over the beach: US Army amphibious operations in the Korean War*, Fort Leavenworth, Kan., Combat Studies Institute Press, US Army Combined Arms Center, 2008, p. 12.

<sup>31</sup> Jaime Miguel de Guzmán, MARQUÉS DE LA MINA: *Máximas para la guerra, sacadas de las obras del excelentísimo sr. marqués de la Mina, capitan general de los exercitos del rey: con un epitome de su vida.*, Tolosa, Pedro Robert impresor, 1776.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 89.

<sup>33</sup> *Ibidem*, pp. 89-90.

<sup>34</sup> George ASTON: *Letters on amphibious wars*, Londres, Murray, 1911, p. 1.

pués, en 1939, el teniente coronel A. H. Burne realizó<sup>35</sup> una primera aproximación al estudio de las campañas anfibas del Setecientos en un trabajo en el que analizaba las operaciones británicas en Holanda, en el ocaso de dicha centuria. Y otro tanto lo encontramos en el trabajo recopilatorio de Alfred Vagts,<sup>36</sup> publicado al finalizar la Segunda Guerra Mundial, en un momento en que este tipo de operaciones se habían convertido, en gran parte, en protagonistas de aquel conflicto.

En la segunda mitad del siglo XX, nuevos trabajos, realizados todavía principalmente por militares, como el del teniente coronel Merrill L. Bartlett,<sup>37</sup> comenzaron a analizar el inicio de las operaciones anfibas en la cronología histórica. En este texto colectivo, algunos autores comenzaron a desgranar acciones proyectadas desde el mar a tierra en la Grecia clásica, durante la invasión normanda de Inglaterra o en el marco de los intentos mongoles de invadir Japón durante el siglo XIII. Esta línea de interpretación fue recogida por otros autores como Valentine J. Belfiglio, Clark G. Reynold o Gary J. Ohls,<sup>38</sup> quienes reforzaron el concepto de que la guerra anfibia es tan antigua como lo es el hombre.

Ya en nuestro siglo, y siguiendo los trabajos principales de Richard Harding, las operaciones anfibas han sido objeto de una reinterpretación desde la historiografía, principalmente anglosajona. Jan Glete hablaba de la consolidación, en los siglos XVI a XVIII, de una nueva estrategia en que las armadas navales y los ejércitos terrestres se combinaban desarrollando la acción sobre el enemigo desde tierra y desde el mar.<sup>39</sup> En el 2005, el trabajo editado por D. J. B. Trim y Mark Charles Fissel explicitaba la idea de que la formación de los imperios europeos, y la implantación de rutas comerciales mundiales, determinaron la necesaria interacción entre la guerra naval y la terrestre.<sup>40</sup> Un elemento que parecía ya evidente si atendemos a la denominación inglesa de sus comandantes navales con el empleo de capitanes de mar y de guerra. En esta dualidad se puede encontrar el término medio de lo que reflejaban las operaciones anfibas, también conocidas como operaciones combinadas en el siglo XVIII. Idea que ha sido también desarrollada por la obra de Donald W. Boose<sup>41</sup> o las investigaciones de Gary J. Ohls,<sup>42</sup> reforzando el concepto de la consolidación de las operaciones anfibas desde el Seiscientos. O por R. G. S. Cooper, quién recuperó las operaciones anfibas realizadas en la India durante el siglo XVIII,<sup>43</sup> otorgando un papel esencial a la capacidad británica de control colonial en esta zona de Asia.

<sup>35</sup> Alfred H. BURNE: "An Amphibious Campaign—North Holland, 1799", *Army Quarterly*, 39:1 (1939), pp. 103-123.

<sup>36</sup> Alfred VAGTS: op. cit.

<sup>37</sup> Merrill L. BARTLETT: *Assault from the sea: essays on the history of amphibious warfare*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1983, p. 12.

<sup>38</sup> Clark G. REYNOLDS: *Command of the sea: the history and strategy of maritime empires*, New York, Morrow, 1974; Valentine J. BELFIGLIO: "Roman Amphibious Operations against Britain in 55 B.C.", *Military and Naval History Journal*, 7 (1998), pp. 3-13; Gary J. OHLS: op. cit.

<sup>39</sup> Jan GLETE: op. cit., p. 3.

<sup>40</sup> Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM: op. cit., p. 3.

<sup>41</sup> Donald W. BOOSE: op. cit., p. 11.

<sup>42</sup> Gary J. OHLS: op. cit., p. 4.

<sup>43</sup> Randolph G. S. COOPER: "Amphibious Options in Colonial India: Anglo-Portuguese Intrigue in Goa, 1799", en William W. COGOR (ed.), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Twelfth Naval History Symposium held at the United States Naval Academy, 26-27 October 1995*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997, pp. 95-113.

## El carácter decisivo de la logística en las operaciones combinadas en la Edad Moderna.

Nuestro argumento principal se centra en que una logística óptima, durante el desarrollo de los operativos militares, era y es determinante.<sup>44</sup> Según Richard Harding, uno de los elementos que explican el éxito naval inglés en el siglo XVIII radicó en que, desde 1758, Inglaterra fue capaz de realizar ofensivas anfibias sobre determinadas posiciones enemigas pero, fundamentalmente, en que pudo mantener su actividad sobre estos objetivos durante el tiempo necesario para que la fuerza desembarcada cumpliera la misión que tenía asignada.<sup>45</sup> La logística anfibia se revela así como un factor fundamental que implicó la adopción de un enorme reto por los estados e imperios europeos de la Edad Moderna.<sup>46</sup> Y, precisamente, el desarrollo de las capacidades administrativas, de movilización de recursos y de administración material y financiera, durante los siglos modernos, se convirtió en la herramienta ideal del ejercicio del poder naval europeo en el contexto mundial de la época. Esta idea, apuntada en trabajos como el de Guy Rowlands<sup>47</sup> que cuestiona el potencial bélico francés porque estaba lastrado por sus dificultades geográficas e institucionales, se nos antoja esencial para comprender la importancia de abordar la cuestión logística anfibia española en el Setecientos. Otros trabajos recientes, como el de C. Buchet, han consolidado la idea de que los ingleses fueron capaces de avituallar a sus fuerzas navales y terrestres involucradas en acciones combinadas desde 1759.<sup>48</sup> Este argumento se enmarcaría en el concepto de estado fiscal-militar moderno que definió John Brewer en su obra *The Sinews of Power*,<sup>49</sup> aumentado por los trabajos de Patrick O'Brien, Peter Dickson y Jeremy Black<sup>50</sup> que coinciden en explicar la hegemonía militar británica gracias a la eficiencia financiera conseguida a partir de la Revolución de 1688.<sup>51</sup> Según esta corriente historiográfica, la capacidad económica y de gestión administrativa posibilitó que los ingleses pudieran desplegar el enorme esfuerzo logístico que implicaba poner y mantener un soldado en una costa enemiga. Con-

<sup>44</sup> Nicholas HOOPER y Matthew BENNETT: *The Cambridge illustrated atlas of warfare: the Middle Ages*, New York, Cambridge University Press, 1995, p. 147.

<sup>45</sup> Richard HARDING: op. cit., p. 212.

<sup>46</sup> Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM: op. cit., p. 38. «That states had to overcome immense organizational, logistical and cultural challenges even before an amphibious force was dispatched».

<sup>47</sup> Guy ROWLANDS: "The King's Two Arms: French Amphibious Warfare in the Mediterranean under Louis XIV, 1664 to 1697", en Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM (eds.): op. cit., pp. 263-314, pp. 263-268; Guy ROWLANDS: "Moving Mars: The Logistical Geography of Louis XIV'S France", *French History*, 25:4 (2011), pp. 492-514, pp. 493-505.

<sup>48</sup> Christian BUCHET: op. cit., p. 56.

<sup>49</sup> John BREWER: *The sinews of power: war, money, and the English state, 1688-1783*, New York, Knopf, 1989.

<sup>50</sup> Peter G. M. DICKSON: *The financial revolution in England: a study in the development of public credit, 1688-1756*, Londres, Melbourne, 1967; Patrick O'BRIEN: "The Rise of a Fiscal State in Britain, 1485-1815", *Historical Research*, LXVI (1993), pp. 129-176 ; Jeremy BLACK y John KEEGAN: *Warfare in the eighteenth century*, Londres, Cassell, 2002, p. 149 y Jeremy BLACK: *Britain as a military power, 1688-1815*, Londres, UCL Press, 2002.

<sup>51</sup> Rafael TORRES: *War, State and development: fiscal-military states in the eighteenth century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2007 ; N. A. M. RODGER: "War as an Economic Activity in the 'Long' Eighteenth Century", *International Journal of Maritime History*, 22:2 (2010), pp. 1-18, p. 4 ; Rafael TORRES: op. cit.

cepto referido y aumentado por John F. Guilmartin,<sup>52</sup> en la obra editada por John Albert Lynn.<sup>53</sup>

La relevancia del apoyo logístico a las fuerzas desplegadas en tierra enemiga es fundamental, como apuntan Fissel y Trim,<sup>54</sup> desde el mismo momento del desembarque, pero también lo sigue siendo si el operativo implica el reembarque de estas mismas tropas. En conclusión, como apunta Richard Harding, la clave del poder naval se encuentra en la capacidad anfibia de las armadas.<sup>55</sup> En este sentido, es definitorio que, excepto Gran Bretaña, el resto de las grandes potencias europeas fuesen incapaces de aprovechar las economías de plantación del Caribe para organizar logísticamente operaciones anfibias con el fin de consolidar sus posesiones en aquella geografía ultramarina.<sup>56</sup>

Planteadas estas cuestiones, es posible entender el por qué la nueva historiografía naval inglesa<sup>57</sup> ha empezado a preocuparse por interpretar mejor el concepto de poder naval, desde una perspectiva mucho más amplia y añadida al propio desarrollo bélico, componiendo así consideraciones logístico-financieras que, en su opinión, ofrecen una respuesta mucho más completa sobre cómo ejercer el control de la tierra desde el mar. Tanto es así que Richard Harding afirma que mucha de la capacidad española de defensa imperial frente a sus rivales europeos en América nacía de la incapacidad logística de estos para proyectar fuerzas en aquel escenario.<sup>58</sup> Parece evidente, pues, que las operaciones anfibias requieren un especial control de los recursos empleados ya que, tal y como los autores que han trabajado este tipo de acciones definen, «el azar, la tradición y la inercia no pueden ser la norma».<sup>59</sup>

## Las acciones anfibias españolas en el siglo XVIII.

¿Qué es una operación militar anfibia? Esta cuestión es primordial contestarla desde un primer momento, porque se suele asociar las operaciones anfibias a sangrientos desem-

<sup>52</sup> John F. Jr GUILMARTIN: "The Logistics of Warfare at Sea in the Sixteenth Century: The Spanish Perspective", en John A. LYNN (ed.), *Feeding Mars: logistics in Western warfare from the Middle Ages to the present*, Boulder, CO, Westview Press, 1993, pp. 109-136.

<sup>53</sup> John A LYNN: *Feeding Mars: logistics in Western warfare from the Middle Ages to the present*, Boulder, CO, Westview Press, 1993.

<sup>54</sup> Mark C. FISSEL y David J. B. TRIM: op. cit., p. 30.

<sup>55</sup> Richard HARDING: op. cit., p. 38.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p.53.

<sup>57</sup> Un estado del arte sobre la historiografía naval inglesa y sus debates se puede encontrar en Richard HARDING: *Modern Naval History: Debates and Prospects*, Londres, Bloomsbury Publishing, 2015. También es recomendable leer a Roger KNIGHT: "Changing the agenda: The 'new' naval history of the British sailing navy", *Mar. Mirror Mariners Mirror*, 97:1 (2011), pp. 225-24; Richard HARDING: op. cit. Kenneth R. ANDREWS: *Ships, money, and politics: seafaring and naval enterprise in the reign of Charles I*, Cambridge, New York, Cambridge University Press, 1991; Christian BUCHET: op. cit. y Stephen F. GRADISH: *The manning of the British Navy during the Seven Years' War*, Londres, Royal Historical Society, 1980.

<sup>58</sup> Richard HARDING: op. cit., p. 53.

<sup>59</sup> Roger A. BEAUMONT: *Joint military operations: a short history*, Westport, Conn., Greenwood Press, 1993, p. 194. Sobre las dificultades de coordinación también es importante consultar Huw J. DAVIES: "British Maritime Strategy and Amphibious Operations during the French Revolutionary and Napoleonic Wars", en Peter DENNIS (ed.), *Armies and maritime strategy*, Melbourne, Big Sky Publishing, 2014, pp. 29-47, p. 33.

barcos como el de Normandía y no al, relativamente tranquilo, despliegue español en el Líbano en el marco de la misión *FINUL*.<sup>60</sup> Lo más prudente parece recabar lo que la doctrina militar contemporánea entiende por estas misiones. Generalmente, todas suelen coincidir en que consiste en la habilidad o capacidad de desplegar una fuerza militar a través de los mares en un punto determinado de una costa hostil o potencialmente hostil.<sup>61</sup> Bajo esta definición genérica, los manuales de las fuerzas anfibias han adoptado una clasificación más precisa para distinguir las técnicas y requisitos operacionales que la planificación determina. Actualmente, se habla así de Asalto anfibio, Incursión anfibia, Retirada anfibia y Demostración anfibia. Las diferencias fundamentales se centran, en primer lugar, en la temporalidad, es decir, el tiempo que se requiere para cumplir la misión; y, en segundo lugar, en los recursos comprometidos para poder realizar el operativo con garantías de éxito. Desde esta interpretación parece fácil entender que, mientras que la primera exige un tiempo largo de presencia sobre el objetivo costero y, por tanto, de necesidades logísticas para mantenerlos; la segunda operación será mucho más corta en el tiempo y también requerirá de menos recursos humanos y materiales para poder realizarse. Por su parte, la tercera requerirá el menor tiempo posible en la ejecución para minimizar la exposición de las tropas en retirada a la acción enemiga, así como los recursos necesarios para garantizar su ejecución. Por último, la cuarta impone la simulación de un desembarco para que el enemigo realice acciones que beneficien a la estrategia del atacante.

Refiriéndonos a estos operativos en la historia militar española, antes del siglo XVIII también hubo acciones anfibias que han sido enunciadas en trabajos como los de Alfred Vagts sobre el siglo XVI.<sup>62</sup> Las fuerzas españolas de infantería sobre galeras,<sup>63</sup> desde mediados de este siglo, son un buen ejemplo del uso anfibio de tropas terrestres como antecedente directo de la actual Infantería de Marina, el *Marine Corps* o los *Royal Marines*. Pero este ejemplo podría hacerse extensivo a las tropas embarcadas del Imperio Turco que, por la misma época, asolaban las costas de la Cristiandad.<sup>64</sup> En el siglo XVII, el eje estratégico había variado y el Atlántico se había convertido en el teatro de operaciones más complejo para España. Y esto era así no sólo por el cambio económico operado por la consolidación del sistema de flotas de plata, sino también por el cambio estratégico de alianzas político-militares en Europa. La expedición anfibia angloholandesa de 1625<sup>65</sup> contra el puerto de Cádiz es una buena muestra de ello. Es evidente que la defensa española significó un factor muy importante para explicar la derrota pero, igualmente, es fundamental apreciar que la ineficaz logística naval de los atacantes se había convertido en un aspecto esencial para explicar el fracaso.

---

<sup>60</sup> Víctor HERNÁNDEZ: "Las tropas españolas operativas en el Líbano", *Revista Española de Defensa*, 222 (2006), pp. 14-19.

<sup>61</sup> Ian SPELLER y Christopher TUCK: *Amphibious Warfare: Strategy and Tactics*, Londres, Spellmount, 2001, p. 6.

<sup>62</sup> Alfred VAGTS: "Spain as an Amphibious Power, 1538-94", en Merrill L. BARLETT (ed.), *Assault from the Sea: Essays on the History of Amphibious Warfare*, Naval Institute Press, 1983, pp. 22-33.

<sup>63</sup> Jan GLETE: op. cit., p. 55.

<sup>64</sup> Richard HARDING: op. cit., p. 148.

<sup>65</sup> Jan GLETE: op. cit., p. 178.

Sin embargo, nos interesa ahora destacar el Setecientos como un escenario clave de los operativos españoles. Después del fin de la Guerra de Sucesión, la nueva dinastía borbónica pronto comenzó a implementar su acción política sobre los antiguos territorios españoles en Europa. Es el contexto en el que se preparará la acción anfibia de 1717 sobre Cerdeña, coordinada por el intendente José Patiño y puesta bajo el mando naval del marqués de Mari y terrestre del marqués de Ledesma. Poco después, en 1718, las armas españolas realizarían un nuevo desembarco sobre la isla de Sicilia que también se culminó con mucho acierto. El éxito de estos operativos anfibios se debió, desde luego, a la escasa resistencia local pero, especialmente, a que las líneas de suministro desde Barcelona funcionaron a la perfección. La prueba evidente de la relevancia de este segundo factor se explica porque cuando la Cuádruple Alianza movilizó a la flota inglesa a partir de 1718 ésta rompió la logística naval hispana, viéndose obligada España a negociar la paz. A partir de este momento, se abrió para el imperio español un marco nuevo de acción bélica que otorgaba a las operaciones anfibias una mayor relevancia en la estrategia de recuperar el papel político de la corona en el mundo. En nuestra opinión, es decisivo empezar a analizar la logística naval de estas acciones durante la centuria porque nos puede ofrecer explicaciones añadidas al por qué mantuvo España su poder imperial en un momento muy complicado.

En la historiografía en castellano se advierte cierta debilidad en los trabajos que han analizado la logística de las acciones anfibias de España en la Edad Moderna. Existen, no obstante, algunas aproximaciones previas a esta cuestión que es necesario destacar. Tenemos los trabajos de M. J. Deyá y, más general sobre la logística militar, de Henry E. Eccles y E. Posada, así como de Rafael Torres.<sup>66</sup> Terminando el largo siglo XVIII, es interesante destacar los trabajos en inglés de Brian DeToy contextualizando las operaciones de apoyo naval a las fuerzas expedicionarias inglesas durante la Guerra de Independencia española, o el de Michael Duffy sobre el papel de la *Royal Navy* en el mismo teatro de operaciones.<sup>67</sup>

### **Partes de un todo: el estudio de la logística anfibia española en el Mediterráneo durante el siglo XVIII a través de sus operaciones.**

El monográfico que coordinamos pretende abordar la cuestión de la logística desde una orientación amplia. Es decir, no se trata de analizar los factores propios de la logística pura o teórica individualizados, por lo que los trabajos aquí incluidos tratarán de forma

<sup>66</sup> Existen, no obstante, algunas aproximaciones a la cuestión de la logística naval en las operaciones anfibias que es necesario destacar: Miguel José DEYÁ: “El apoyo logístico en el intento de toma de Menorca de 1738-1741” en Agustín GUIMERÁ y Víctor PERALTA: *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna: (Madrid, 2-4 de junio de 2004)*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2005. Henry E. ECCLES: *Economía, guerra y logística*, Buenos Aires, República Argentina, Centro Naval Instituto de Publicaciones Navales, 1966; Eduardo POSADA: “La logística militar y sus aplicaciones en la logística empresarial: logística naval operacional”, *Gestión (Barranquilla)*, 6 (1999), pp. 71-87.

<sup>67</sup> Brian DETOY: “Wellington’s Lifeline: Naval Logistics in the Peninsula”, *Papers of the Consortium on Revolutionary Europe*, 8 (1995), pp. 359-368; Michael DUFFY: “Festering the Spanish Ulcer: The Royal Navy and the Peninsular War, 1808–1814”, en Bruce A. ELLEMAN y Sarah C. M. PAINE (eds.), *Naval power and expeditionary warfare: peripheral campaigns and new theatres of naval warfare*, Abingdon, Routledge, 2011, pp. 15-28.

general los ciclos logísticos militares de determinación de las necesidades, de obtención de recursos y medios y de distribución con el transporte y la entrega<sup>68</sup> de cada una de las operaciones analizadas. Por último, apuntar que los trabajos reunidos aquí coinciden en señalar a la importancia de la política como un factor de influencia por encima de la mera economía de los recursos.

En nuestra opinión, gran parte de las operaciones anfibia españolas del Setecientos tienen su origen en el importante despliegue militar de la Corona durante el siglo XVII. El trabajo de Antonio José Rodríguez Hernández aborda esta época centrándose en el viraje político de Carlos II hacia el Mediterráneo que, como sabemos, tendrá su continuación en la estrategia italiana de Felipe V, ya en el siglo posterior. La aportación apunta al vacío existente en la historiografía italiana y española sobre la movilización de las tropas españolas en el Milanesado. Este problema fundamental impide a los investigadores entender actualmente los mecanismos empleados en la recluta, traslado y mantenimiento de las fuerzas españolas desplegadas en el teatro bélico de Milán entre 1680 y 1700. El artículo presenta, de forma muy sólida, la flexibilidad en el empleo de buques particulares, cuando existía tal posibilidad, en el traslado de tropas. Lo que, por un lado, parece significar una facilitación de la gestión y transporte de tropas pero, por otro, nos presenta un nuevo elemento de complejidad, ya que este sistema implicaba la dificultad de compaginar las jerarquías civiles y militares y los intereses privados durante el transporte y desembarco. El texto nos presenta un cuadro completo de los embarques de los soldados españoles con destino a Milán entre 1680 y 1700, incluyendo su puerto de partida y los buques comprometidos en la operación. Esta información se revela como una fuente primordial que podrán emplear futuros investigadores que se acerquen a las guerras italianas del último cuarto del Seiscientos.

El trabajo de Eduardo Pascual Ramos traslada el eje cronológico a una de las primeras acciones anfibia españolas del nuevo siglo. Una de las ausencias más evidentes en el conocimiento científico sobre la guerra anfibia española reside en la falta de estudios en profundidad sobre manuscritos contemporáneos que analizan estos operativos. Esta aportación nos presenta un análisis detenido sobre un texto anónimo con las instrucciones del operativo naval de la conquista de Mallorca de 1715. En este ejercicio, el autor nos acerca a las dificultades y previsiones que se planteaban en el momento de preparación de las acciones anfibia. Todo ello apunta a que la dificultad más destacable volvía a ser la coordinación de los intereses de la Monarquía con los de la iniciativa particular, que veían en las campañas militares un buen marco de oportunidades de negocio. La razón más próxima a esta necesidad de coordinación de lo militar y lo civil se explica, en gran medida, por la toma de Barcelona por las tropas borbónicas. La capital catalana permitiría obtener la necesaria base logística para poder enfrentar un operativo complejo, como la toma de la isla principal de las Baleares. La cercanía a Barcelona de los puertos de Vilanova i la Geltrú, Sitges, Mataró, Arenys de Mar, San Feliú de Guixols y otros menores facilitaron la contrata de personas, materiales y embarcaciones necesarias para el operativo. La inclusión en este texto de partes amplias del manuscrito anónimo facilita el acceso a una fuente contemporánea de primer

---

<sup>68</sup> Pedro P. BALLESTEROS y Diana P. BALLESTEROS: "¿Como los empresarios aplican la logística militar en sus organizaciones?", *Scientia et Technica*, 28 (2005), pp. 139-144, pp. 141-142.

orden para que futuras investigaciones dispongan de directrices más sólidas para interpretar otros operativos del siglo XVIII.

Una fórmula especial de operativo anfibio en el marco de la defensa de los intereses dinásticos del infante Carlos en los ducados de Parma, Plasencia y Toscana es el motivo que permite a María Baudot Monroy analizar los componentes logísticos de una expedición anfibia a Italia. No existen trabajos previos que hayan enfrentado la interpretación de los procesos de adquisición de conocimiento en el desarrollo de operaciones anfibias. Respecto a ello, el trabajo actual aborda la importancia de la formación teórica y empírica previa de los militares españoles, destacando las figuras de Patiño y de Varas. En segundo término, presenta un original desarrollo de las complejidades que afrontó la coordinación internacional entre españoles e ingleses durante un operativo sobre una costa hostil. La aportación principal reside en el análisis de las fórmulas de coordinación puestas en práctica para abordar las dificultades de comunicación y rivalidades de mando lógicas. Según el trabajo, de nuevo el factor político se impuso sobre el meramente logístico en las decisiones que se tomaron para permitir el desarrollo del operativo.

Luis Fernando Fe Canto se aproxima a la acción anfibia española sobre Orán en 1732. El autor consigue desvirtuar la idea establecida de la recuperación religiosa de la dinastía borbónica, presentando el recobro del eje mediterráneo como un elemento político explicativo de esta operación. En este sentido, la contribución fundamental de este trabajo reside en la comparación de la operación española contra Orán con la francesa contra Argel de 1830. Nuestra historiografía tiene asentado el concepto de prestigio monárquico en la primera, mientras que los autores galos interpretan la segunda como un ejemplo del dinamismo de un estado moderno. Por el contrario, esta aportación nos aproxima a una Monarquía española que fue capaz de realizar un enorme esfuerzo logístico y humano. Este hecho asienta una nueva visión del país, alejado del concepto de atraso y de incapacidad administrativa que suele definirlo, en contraste con las otras potencias imperiales como Inglaterra o Francia. Igualmente, el planteamiento de este artículo puede brindar nuevas perspectivas de inicio para futuras interpretaciones de la economía y la política de España en el siglo XVIII.

En 1742, la expedición española a Italia en el contexto de la Guerra de Sucesión Austríaca representa el espacio geográfico y temporal que aprovecha Sergio Solbes Ferri para abordar las cuestiones de los gastos derivados de esta acción militar. Esta motivación enfoca un problema habitual en los estudios históricos militares, en donde el elemento económico suele ser muy poco discutido y analizado, revelando un cierto desconocimiento sobre la cuestión anfibia. La argumentación de este trabajo nos aproxima a la materia fundamental de los costes financieros que tuvieron las campañas para obtener territorios soberanos en el norte de Italia para el infante don Felipe. Además, el trabajo ahonda en el detalle de la distribución de los gastos generales ocasionados en dichas operaciones, descubriendo que los más elevados habían sido aquellos derivados propiamente de la logística (suministros, transportes, sanitarios, etc.). Con esta fuente, próximas investigaciones contarán con un referente sólido de la situación de la organización financiera de las expediciones, así como con información solvente sobre las partidas fundamentales del gasto.

El fracaso español en Argel en 1775 permite a Agustín Guimerá Gravina debatir sobre el peso de la incompetencia del mando con una amplia visión más allá de la propiamente técnico-militar. En este sentido, nos presenta el fracaso de las acciones anfibas como un contexto parecido al que motivó a Molyneaux a realizar su trabajo de estudio de las operaciones navales inglesas. La acción contra Argel de 1775 es bien conocida en la historiografía española, aunque es destacable que los enfoques hayan sido especialmente profusos respecto al desarrollo de las operaciones, si bien, ciertamente, no se han estudiado desde las causas del fracaso del operativo. Se aborda esta orientación desde la confrontación del pensamiento de José de Mazarredo y del conde de Fernán Núñez, de lo que se obtienen las claves de esta derrota militar: la incompetencia en la ejecución reportó que la logística de la misión quedara seriamente afectada por la pobre realización del fondeo, lo que entorpecería gravemente el tren de suministros que tenía que proveer a las fuerzas una vez desembarcadas. Este texto permitirá a futuras líneas de investigación comprender mejor el desarrollo de operaciones anfibas atendiendo a las claves facilitadas aquí: ausencia de dominio del mar, imprevisibilidad y falta de coordinación entre los mandos, los medios militares y los civiles comprometidos, así como las deficiencias tácticas de las fuerzas españolas.

Por último, el texto de Rafael Torres Sánchez, enmarcado en la recuperación de Menorca de 1783, hace hincapié en el factor político sobre el económico que tanto determinaría la guerra anfibia en la España de la época. Sobresale el afán por romper la tendencia historiográfica general asentando el concepto de comprender la movilización de recursos para la guerra como un factor de impacto en las sociedades en las que se produjeron. Por esta razón, el trabajo reconstruye la movilización de los hombres (funcionarios, empresarios y productores), implicados en la campaña en geografías muy diferentes, a los que hubo que trasladar, en muchas ocasiones, a Andalucía, lo que, unido al secreto y a la centralización de toma de decisiones impuesto por la corona, causó disfunciones y retraso en el acopio de recursos. Futuros trabajos pueden utilizar la fórmula propuesta para reinterpretar operativos militares reflexionando sobre la interacción de lo logístico y lo político en la planificación de la guerra anfibia.

Hemos pretendido consolidar la idea de que la defensa del imperio se propuso desde la acción directa sobre los territorios de interés para la Monarquía. Abrimos, también, la puerta a que próximas pesquisas vayan llenando este hueco historiográfico enmarcado en el debate imperial y en el del estado fiscal-militar de España en la Edad Moderna. Ofrecemos un marco de análisis confrontando los debates abiertos respecto a las operaciones anfibas y aportando nuevas perspectivas para aclarar el papel de la guerra a partir de su relación con el estado y de la sociedad que la sostienen.