

## LA CUESTIÓN DE LA «IDENTIDAD DE ESPAÑA» Y SU FLOTA ATLÁNTICA: LA INCIDENCIA DEL PROCESO DE INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS\*

*The question of the «identity of Spain»  
and his atlantic fleet: the incident of the process  
of the United States independence*

José Gregorio CAYUELA FERNÁNDEZ  
*Universidad de Castilla La Mancha (UCLM)*  
josegregorio.cayuela@uclm.es

Fecha recepción: 06/06/2017; Revisión: 04/07/2017; Aceptación: 15/11/2017

RESUMEN: La Marina española durante la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos contra Gran Bretaña cumplió esencialmente el papel de eficaz contrapeso bélico en Europa frente a las acciones militares de la Armada francesa en las antiguas Trece Colonias inglesas. Tal circunstancia sería además una de las principales bases autóctonas para la posible consolidación de la «identidad española» contemporánea hacia el exterior desde la potencia del mar, mucho más que desde nuestro papel como ciudadanos del «interior peninsular» y su consolidación y carencias fundamentales como individuos de una marginal «civilización agraria». Al respecto, la clave de la intervención de la Marina de España del Antiguo Régimen estuvo más unida a la aniquilación del poderío inglés en el Atlántico que a la preocupación en sí de crear una nueva nación en los Estados Unidos. Sin embargo, las claves exteriores de nuestra identificación como nación desde el dominante océano surgirían teóricamente de las consecuencias de aquel trascendental conflicto. El análisis de todo ello será el centro de nuestra hipótesis de trabajo metodológicamente.

*Palabras clave:* Marina española; Independencia de los Estados Unidos; identidad nacional; estrategia del Atlántico; patria; causa común; nación; tránsito de la Edad Moderna a la Edad Contemporánea.

(\*). En recuerdo al profesor Antonio Morales Moya, un buen amigo y un gran maestro.

ABSTRACT: The Spanish Fleet during the War of the Independence of the United States against Great Britain, fulfilled essentially the paper of effective warlike counterweight in Europe opposite to the military actions of the French Navy in the former Thirteen English Colonies. Such a circumstance would be in addition one of the principal autochthonous bases for the possible consolidation of the «Spanish identity» contemporary towards the exterior from the power of the sea, much more than from our paper like citizens of the «peninsular interior» and his consolidation and fundamental lacks like individuals of a marginal «agrarian civilization». In these questions, the key of the intervention of the Sea-coast of Spain of the Former Regime was more joined to the annihilation of the power Englishman in the Atlantic Ocean than to the worry in yes of creating a new nation in the United States. Nevertheless, the exterior keys of our identification like nation from the dominant ocean would arise theoretically from the consequences of that transcendental conflict. The analysis of all this will be the center of our hypothesis of work methodologically.

*Key words:* Spanish fleet; Independence of the United States; national identity; strategy of the Atlantic Ocean; mother-land; common reason; nation; transit of the Modern Age to the Contemporary Age.

La participación de la Corona de España en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos a partir de 1779, y hasta el Tratado de Versalles de 1783, resulta hoy un tema de amplio conocimiento historiográfico, si bien todavía quedan extensos vacíos de estudio<sup>1</sup>. Posiblemente, la principal ausencia historiográfica en ello sea la valoración del segmento hispano, desde la perspectiva social y política, entre «sociedad, patriotismo, poder político, intervención exterior, y orígenes de la identidad nacional» como antecedente del «Estado-nación contemporáneo», entre los siglos XVIII y XIX, a consecuencia de tal proceso bélico<sup>2</sup>. De este modo, el *objeto científico* de la actual investigación se centra, dentro del tiempo y del espacio, a

1. Este texto ha sido confeccionado dentro de las pautas de los Proyectos de Investigación: *la nacionalización española en Castilla, 1808-1936*, HAR2009-11132 del Ministerio de Ciencia e Innovación y *La nacionalización española en Castilla, 1936-1983*, HAR2013-11132 del Ministerio de Ciencia e Innovación, como miembro del Equipo Investigador y dirigidos por el profesor Mariano Esteban de Vega (Universidad de Salamanca). Por otra parte, acerca de la participación de España en el proceso de Independencia de los Estados Unidos existe un nutrido grupo de estudios y obras. Entre otras, es posible destacar desde la clásica de CONROTTE, Manuel: *La intervención de España en la guerra de Independencia de los Estados Unidos de la América del Norte*. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1920 (en la Biblioteca Nacional de Madrid), pasando por obras como BEERMAN, Eric: *España y la Independencia de los Estados Unidos*. Málaga: MAPFRE, 1992, hasta llegar a estudios de más reciente publicación: GUTIERREZ-STEINKAMP, Martha: *Spain: The Forgotten Alliance. Independence of United States*. Seattle: CreateSpace, 2013.

2. Para las bases teóricas y científicas del presente estudio es de gran interés el trabajo de MORALES MOYA, Antonio: «La nación española preconstitucional», *Cuadernos Dieciochistas*, n.º 12, 2011, pp. 19-36 e, igualmente, MORALES MOYA, Antonio: «El proceso nacionalizador en la Ilustración: nacionalismos ¿en el siglo XVIII? El patriotismo como impulso», *Revista Antrophos. Huellas del Conocimiento*, n.º 236, 2012, pp. 41-53.

lo largo de una amplia etapa de transformaciones que abarca esencialmente desde mediados del siglo XVIII hasta principios del XIX y que, a su vez, tiene como núcleo cronológico de dicho estudio el período comprendido entre 1779 y 1783; es decir, durante la intervención de España en la referida Guerra de Independencia de los Estados Unidos contra Gran Bretaña. No obstante, en nuestro análisis damos también especial prioridad a la consolidación de la potente Armada Borbónica (como cauce además de comunicaciones) y su imprescindible incidencia en una parte del teórico fenómeno del asentamiento de la «identidad de España» (como *identidad nacional* contemporánea en embrión) a modo de posible ente común, fenómeno paulatino a la evolución de la Ilustración desde las instituciones, pasando lentamente del «patriotismo» al proceso de la «consolidación nacional» y al posterior concepto de «Estado-nación» contemporáneo, incluida gran parte de su faceta colectiva y no solo elitista. Es decir, partimos de tres preguntas básicas: ¿se puede hablar ya de *identidad nacional* interclasista en la España del último tercio del siglo XVIII y principios del XIX a través de la incidencia de la creciente Marina de guerra?; en segundo lugar, ¿se aceleraría ese proceso de *consolidación de identidad*, e incluso de *nacionalización*, en función del acontecer bélico que supuso el enfrentamiento contra Gran Bretaña durante la trascendente Independencia de los Estados Unidos?; y, finalmente: ¿cómo conectó la sociedad con la Armada en los prolegómenos, desarrollo y consecuencias de dicho proceso histórico?

En tal tesitura encontramos además un fenómeno doble que, según nuestros datos y como hipótesis, habría de afectar a una gran parcela de la sociedad hispana: la «*identidad de España*» desde arriba alentaría a la «identidad de España» desde abajo, factor que se daría sobre todo entre las capas medias y populares, esencialmente las vinculadas a la Armada en las áreas costeras. Por la información a la vista, dicho fenómeno teórico pudo desencadenar también el efecto contrario: la «identidad nacional» desde abajo impulsó y empujó al fenómeno de la referida «identidad de España» desde arriba (basada en gran medida en el centralismo y el regalismo), tesitura que nos ofrece nuevas alternativas de estudio. Tal sería el caso de refriegas muy concretas de la Guerra de los Siete Años, ciertos combates de la propia Independencia de los Estados Unidos y, ya en el siglo XIX, una buena parte de la Campaña de Trafalgar<sup>3</sup>. Además, partimos de un elemento clave, ya planteado por algunos especialistas:

3. La «identidad nacional» es un elemento clave procedente del concepto de «nación» (véase en la nota 6 la definición de «nación», y como derivación directa «nacionalismo», bien de forma genérica, bien con respeto a España). Se asocia también, de manera abierta, a términos como soberanía, conciencia nacional colectiva, percepciones culturales comunes y territorio, a modo de señas de identidad de una sociedad. En pasos más avanzados lo encontramos igualmente vinculado al concepto de «Estado-nación», a los procesos emocionales, a la simbología de la nación, así como a los factores históricos, religiosos o lingüísticos inherentes a un pasado, en ocasiones «demasiado oficial», derivados de la realidad de los hechos y acontecimientos. La identidad nacional es por tanto un elemento básico para entender reacciones colectivas y referencias comunes de unión (o desunión) en cuanto a roles y valores, tanto racionales como emocionales, aplicable en la tesitura española como «identidad de España».

... Será, sin embargo, en el siglo XVIII, especialmente en su segunda mitad, cuando, al consolidarse un «vínculo comunitario» de nación, los términos nación, patria, patriotismo serán de uso constante. La conciencia de identidad nacional, de nación como entidad diferenciada de la monarquía, aunque vinculada a ella, está ampliamente extendida. La nación será así, en la centuria ilustrada, un «vehículo para el ejercicio del poder estatal», más también una comunidad cultural y moral y una sociedad histórica. El rey, tal ocurre con Carlos III, empieza a considerarse como «primer ciudadano del reino»...<sup>4</sup>,

período además en que se circunscribe el presente análisis.

Esto es, argumentamos este texto para presentar una hipótesis central, junto a varias hipótesis colaterales, antes que gestar conclusiones rotundas. Así pues, la hipótesis central y las hipótesis subsidiarias tendrán suficiente encaje en los debates historiográficos en torno a los primeros moldes de *identidad nacional* contemporánea a través de la Marina. Es decir, expondremos las circunstancias, haremos las preguntas a la Historia y estableceremos las respuestas como percepciones basadas en referencias argumentables. De este modo, las afirmaciones y los interrogantes sobre la *identidad nacional* desde la propia lógica naval para el período en estudio serán la clave del trabajo como hipótesis: la aludida hipótesis central. Y ello, esencialmente, en lo referente a la *identidad nacional* y lo que era en su evolución para esta época a través de las distintas capas sociales, a modo de hipótesis colaterales o hipótesis subordinadas a la central. Es decir, se abre la investigación en lugar de cerrarse.

Todo ello además dentro de otro amplio *proceso ambiguo*, donde los conceptos de «patriotismo», «identidad nacional» y «causa común» se aúnan sin perder sus respectivas y distintas raíces etimológicas, epistemológicas o inclusive sociales<sup>5</sup>, diferenciándose o juntándose (dependiendo de las coyunturas y las distintas

---

Al respecto, véanse, entre otros, los trabajos genéricos de especialistas como ANDERSON, Benedict: *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993; SMITH, Anthony D.: *Nacionalismo*. Madrid: Alianza, 2004; GELLNER, Ernest: *Naciones y nacionalismo*. Madrid: Alianza, 2003; HOBBSAWM, Eric: *Naciones y Nacionalismo desde 1780*. Barcelona: Crítica, 1998.

4. En MORALES MOYA, Antonio; FUSI, Juan Pablo y BLAS GUERRERO, Andrés de (dirs.): *Historia de la nación y del nacionalismo español*. Madrid: Galaxia-Gutenberg-Fundación Ortega-Marañón, 2013, pp. VII y VIII. Por ello argumentamos aquí el planteamiento de la Flota transatlántica carolina durante este período como una de las principales claves del inicio de la nación contemporánea, al vincular elementos emocionales y racionales, individuales y colectivos que hemos podido apreciar en diversas fuentes archivísticas y bibliográficas de forma directa o indirecta.

5. Denominamos «causa común» a las alteraciones coyunturales dentro de la historia que permiten aunar en lo racional y lo emocional criterios (inclusive de dispar origen) contra un elemento (o elementos) concreto, cuantificable y cualificable (como factores muy precisos enfocados esencialmente hacia la economía). En el caso de la Flota hispana se identifica sobre todo, como veremos más adelante, con procesos bélicos determinados o situaciones externas de agresión que permiten aunar criterios de diferentes sustratos sociales; o bien a factores comunes de carácter laboral que facilitan la supervivencia de amplios segmentos sociales. En relación con el concepto de «causa común» genéricamente, véanse las obras de autores como DEMING, W. Edwards: *On probability as a basis for action*. New York, edición

ocasiones) de los complejos contenidos de «patria» y «nación», o por el contrario uniéndose en un sola percepción de mentalidades y, en conjunto, como entes empírico-emocionales y en clara transición de épocas. En todo lo expuesto hemos de advertir que la percepción sociológica del «patriotismo» la hemos detectado en el tiempo antes que los contenidos del proceso de «identidad nacional», como un fenómeno general pero también local, muy unido además a factores emocionales y territoriales antes que ideológicos y políticos, todo lo cual nos lleva a la deducción de que la percepción de «patria»<sup>6</sup> y el sentido de «nación», aunque posteriormente puedan ir interrelacionadas, no son lo mismo y es posible que afecten a sectores sociales diferentes, así como a situaciones vitales distintas. El sentido de «patria» lo hemos percibido en las fuentes de la época como un factor cargado de emociones y relacionado con lo hereditario, lo cultural y lo territorial, mientras que el sentido de «nación», y por ende de «identidad nacional», posee además componentes ideológicos y políticos, en función de actuaciones históricas concretas<sup>7</sup>. Al respecto,

---

de 1975 o STEHWART, Walter A.: *Statistical Method from the Viewpoint of Quality Control*. Indianapolis, Indiana: Western Electric Co., edición de 1939, entre otros especialistas.

6. Hemos de hacer notar que las definiciones de «patria» y «patriotismo» que aquí seguimos empíricamente son las clásicas que hacen referencia a la tierra y la comunidad a la que un individuo se adhiere por nacimiento o por adopción a partir de lazos emocionales, de parentesco, culturales, lingüísticos, históricos o étnicos. Son procesos diferentes al concepto de «nación», e incluso anteriores al mismo, si bien posteriormente podrán ir unidos en muchas ocasiones a dicho concepto de «nación», según evolucione el acontecer histórico. Más bien los conceptos de «patria» y «patriotismo» serán impulsores, por los datos que hemos analizado, de la percepción de la «identidad nacional», concepto este último de diferente complejidad y más unido a elementos político-ideológicos. Finalmente, hemos de hacer notar que las acepciones de «patria» y «patriotismo» irán paulatinamente entrelazando fenómenos emocionales (*patriis, patriae*) con procesos territoriales, donde además la tradición cotidiana de roles y valores en comunidad son elementos esenciales para entender su continuidad en el tiempo. Al respecto, véase para el término genéricamente: BAR-TAL, Daniel y STAUB, Ervin: *Patriotism*. New York: Wadsworth Publishing, 1999; BLATTBERG, Charles, *From Pluralist to Patriotic Politics: Putting Practice First*. Oxford: Oxford University Press, 2000, o bien, PRIMORATZ, Igor: *Patriotism*. London: Humanity Books, 2002.

7. Para nuestro trabajo, la definición de «nación» en el tiempo se hace muy compleja, incluyendo los apartados de «nación española» y de «nacionalismo». Aquí se siguen las definiciones básicas de Benedict Anderson de «comunidad política colectiva basada en valores específicos, soberana en lo institucional y con límites territoriales», así como la de Ernest Gellner basada en «una cultura común, directrices de conducta comunes y que afectan desde lo individual a lo colectivo para crear paradigmas ideológicos e institucionales», tesis que además nos introduce en el concepto también de «nacionalismo». Por otra parte, debemos distinguir diversos tipos de «actitud de nación», especialmente los de «nación política» con argumentos jurídicos y económicos que nos arriban al marco empírico de «Estado-nación» como ente colectivo unido al concepto también de «causa común»; la «nación cultural», más vertida al contexto emocional, también de carácter común y territorial, donde además lo cultural y emocional van de la mano; no obstante, en la mayoría de los casos el sentido político-jurídico y el sentido cultural se unen, tanto «desde arriba» como «desde abajo» siendo el caso del propio nacionalismo español. Al cabo de ello podemos distinguir una amplia tipología de acepciones, como las de «la nación de la sociedad», la «nación religiosa», la «nación liberal», la «nación autoritaria», o bien incluso la «nación del Antiguo Régimen»; en tal sentido, como ya hemos indicado desde los párrafos de los profesores Antonio Morales Moya, Juan Pablo Fusi y Andrés de Blas en la nota anterior, en el caso español el momento cumbre de la percepción de nación en sus orígenes se halla entre los siglos XVIII y XIX, donde comienzan a entrelazarse

más bien son los conceptos de «patria» y «patriotismo» los que hemos encontrado como impulsores de los procesos posteriores de nacionalización, y todo ello no sin contradicciones y diferencias en los fenómenos de identidad y sus relaciones con los poderes establecidos, si bien igualmente con fuertes acoplamientos empíricos. En último término, el sentido de «identidad nacional» se forjaría sobre el concepto previo de «identidad patriótica», aunados ambos en la percepción de «identidad de España», que aquí estudiamos dentro de nuestra hipótesis de trabajo, aunque, recalcamos, resulta un proceso no carente en absoluto de encuentros y desencuentros, conexiones y desconexiones, especialmente en relación con la evolución de la Armada para este período<sup>8</sup>.

En definitiva, nuestros objetivos científicos son la evolución, estrategias, roles, valores, procesos de identidad y cambios de mentalidad desde la Marina de España y sus hombres hacia el resto de la sociedad con la Guerra de Independencia de los Estados Unidos y sus amplios prolegómenos históricos como trasfondo a modo de paradigma clave. De esta manera, una buena parcela de la *metodología*

---

conceptos distintos, pero al unísono, como lo son el de la propia «nación», el de «patria» y el de «Estado». De otra parte, «nacionalismo» sería el movimiento humano que asume los roles y valores expuestos acerca de una «nación», teniendo diversos grados de intensidad y coyuntura a lo largo del tiempo. Con respecto al concepto genérico de «nación», véanse de nuevo: ANDERSON, Benedict: *Comunidades imaginadas, Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993; SMITH, Anthony D.: *Nacionalismo*. Madrid: Alianza, 2004; Gellner, Ernest: *Naciones y nacionalismo*. Madrid: Alianza, 2003; HOBBSBAWM, Eric: *Naciones y Nacionalismo desde 1780*. Barcelona: Crítica, 1998; HALL, John A. (ed.): *Estado y nación. Ernest Gellner y la teoría del nacionalismo*. Madrid: Cambridge University Press, 2000, o bien RENAN, Ernest: *¿Qué es una nación?* Madrid, 2000. Acercándonos más al caso español como «nación» española o bien «nacionalismo español» pueden reseñarse, entre otros autores: MORALES MOYA, Antonio; FUSI, Juan Pablo y BLAS GUERRERO, Andrés de (dirs.): *Historia da la nación y del nacionalismo español*. Madrid: Galaxia-Gutenberg-Fundación Ortega-Marañón, 2013, con intervenciones de Álvarez Junco, Juan Pablo Fusi, Santos Juliá, Ricardo García Cárcel, Fernando García de Cortázar, Elena San Román, Antonio López, José Varela Ortega, Mariano Esteban e Vega, Inés Fernández-Ordóñez, José Carlos Mainer o José Luis García Delgado. Además, véanse: BLAS GUERRERO, Andrés de: *Enciclopedia del nacionalismo*. Madrid, 1999; así como ÁLVAREZ JUNCO, José y otros: *El nombre de la cosa. Debate sobre el término nación política-social-cultural-rural y/o estatal y otros conceptos relacionados*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2005; CRUZ PRADOS, Alfredo: *El nacionalismo. Una ideología*. Madrid: Tecnos, 2005; PÉREZ GARZÓN, Juan-Sisinio: «El nacionalismo Español en sus orígenes: Factores de Configuración». En: GARCÍA ROVIRA, Anna M.<sup>a</sup> (ed.): *España ¿nación de naciones?*, de *Revista Ayer*, 35, 1999, pp. 53-86, Madrid: Marcial Pons; o bien, WULFF, Fernando: *Las ciencias patrias. Historiografía e historia antigua en la construcción de la identidad española (siglo XVI al XX)*. Barcelona: Crítica, 2003.

8. Estos procesos los hemos podido corroborar y comprobar en la presente investigación a través de los informes de la Armada, correspondencia entre mandos castrenses y relaciones de pesca y comercio sitios, genéricamente, tanto en las distintas secciones del Archivo y Biblioteca del Museo Naval de Madrid (*Sección de Manuscritos*, 26 mss.), del Archivo Histórico Nacional de Madrid (*Sección de Estado*, 12 legs.) y del Archivo de la Marina «Álvaro de Bazán» del Viso del Marqués en Ciudad Real (*Sección de Secretaría y Organismos de Gobierno Superiores de la Armada* (495 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1783; *Sección de Personal de la Armada* (6.489 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806; así como *Sección de Expediciones* (494 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806, todo ello entre otras secciones.

de nuestro trabajo se ha centrado tanto en las «señas de identidad desde el poder», como en la paulatina interrelación entre el crecimiento de la Armada y el posible asentamiento de una «identidad nacional» entre la mayoría de los sectores de la sociedad especialmente, insistimos según hemos podido detectar por los documentos, a lo largo de las capas medias y de los estratos populares, conectando el acontecer oceánico de finales de XVIII con los comienzos del XIX, así como con los fenómenos bélicos, estos últimos a modo de aceleradores históricos, y donde los conceptos de «patria» y de «nación» entran en un proceso doble, a la par, de conexión y ambigüedad dentro del devenir epistemológico e la época.

Por otra parte, el presente análisis, que actualmente es una investigación en curso, se basa en dos principios básicos al respecto. En primer lugar, el vacío historiográfico que lo envuelve; son muy pocas las menciones que se realizan en la historiografía a los símbolos, gestión y desarrollo de la Flota oceánica como elemento de *nacionalización* clave (más allá del factor castrense o de las relaciones internacionales hispanas), proceso que ya había percibido incluso hasta el propio Benito Pérez Galdós con su perspicacia cuando inició los *Episodios Nacionales* precisamente con *Trafalgar*; es decir, el trascendental punto de inflexión para la *identidad nacional* con el desmoronamiento de la gran Flota carolina, nervio del Imperio y del aparato institucional transoceánico que procedía del Antiguo Régimen en transición. Y, en segundo lugar, porque el estudio de la Flota nos permite acercarnos empíricamente a factores de gran trascendencia como es el «territorio marítimo», su vigilancia, las levas sociales, su impacto en la población, así como la victoria o la derrota dentro del segmento clave que es la guerra para entender dicho ente territorial en transformación y sus consecuencias emocionales y mentales. Al respecto, el estudio de la Armada de la época (dentro de una acotación clara de tiempo y espacio) posiblemente abra nuevas dudas, pero no obstante creemos que también nos acerca a la realidad de cuestiones históricas precisas aún en período de investigación.

1. LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS PARA UNA «NUEVA ARMADA»; HACIA UNA POSIBLE «IDENTIDAD NACIONAL» COHESIONADA DESDE LA MAR

De otra parte, el crecimiento y engrandecimiento de la Armada hispana durante la segunda mitad del XVIII se debió a su vez a las nuevas reformas borbónicas derivadas de las pautas internacionales del «pulso oceánico» entre el Reino Unido, el Imperio español y Francia; es decir, en función de los procesos de toma de decisiones «desde arriba»<sup>9</sup>. En tal sentido, el Atlántico y las potestades de su dominio

9. Sobre el papel de Francia en la Independencia de los Estados Unidos, es necesario destacar la completa obra de CHALINE, Olivier; BONNICHON, Philippe y VERGENNERS, Charles-Philippe (dirs.): *La France et l'Indépendance Américaine*. París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2008. Dentro de esta obra es de reseñar, a su vez, para el estudio del caso de España en el conflicto el destacado trabajo de

para la época se habrían de convertir en un gran núcleo de poder, bien desde el eje «Mediterráneo-Caribe», bien desde el ámbito «Cono Sur Americano-Costas Hispánicas», bien desde el binomio «Mar del Norte-Litoral de Terranova y Nueva Inglaterra», o bien desde el eje «Estrecho de Gibraltar-Océano Atlántico». Esto es, todo ello por encima de las coyunturas bélicas como tales, pero también en función de las mismas. Sin embargo, veamos la empírica del protagonismo propio del Océano. La principal circunstancia de tensión marítima desde 1713, con el Tratado de Utrech, acabaría derivando en la concurrencia de los intereses británicos, hispanos y franceses a lo largo de Europa, del Atlántico y de América como bases de la incidencia de sus elites. En tal aspecto, «la guerra oceánica» como elemento histórico se convertirá en factor de búsqueda alteración entre el espinoso equilibrio de posibilidades que manifestaban Francia y España, de una parte, y el Reino Unido, de otra. Así pues, los escenarios internacionales geoestratégicos de carácter marítimo terminaron pulsando el poder de la «Europa Oceánica» y los diferentes estratos de sus sociedades. El Atlántico se estaba convirtiendo en un «factor de poder global talasocrático» con entidad propia<sup>10</sup>.

## 2. FLOTA TRANSOCEÁNICA Y NUEVAS BASES PARA UNA TEÓRICA «IDENTIDAD NACIONAL»

Es necesario reseñar inicialmente la trascendencia que implicó desde comienzos del siglo XVIII la interconexión entre la «autoridad de la Corona», la «consolidación del Estado borbónico», «los ejes estratégicos internacionales», la imprescindible cohesión entre «Estado borbónico y sociedad» y el asentamiento y desarrollo de una «herramienta eficaz en el Océano» que posibilitase la interrelación territorial entre la Península y las posesiones de América. Los hechos revelaban la urgencia de semejante entramado, fuese o no luego empíricamente plausible. En relación con ello, y a modo de ejemplo clave, la toma de Gibraltar por parte del almirante británico George Rooke, el 4 de agosto de 1704 durante la Guerra de Sucesión española, significó el comienzo de un nuevo proceso colectivo y paulatino iniciado desde las elites en búsqueda de nuevas señas territoriales de identidad (era además directamente un enclave peninsular), que acabaría afectando tanto a las capas altas como, teóricamente, a gran parte de las clases medias y de los estratos populares del litoral. Se trataba pues de un amplio plantel de reformas a largo plazo «desde arriba» (especialmente durante la etapa de Carlos III), que acabarían incidiendo finalmente según los indicios en los comportamientos colectivos «desde abajo»<sup>11</sup>. La argumentación básica sería la misma: la creación de una Armada que posibilitase

BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: «L'Espagne et la Guerre D'Indépendance. Économie et Logistique». En: CHA-LINE, Olivier; BONNICHON, Philippe y VERGENNERS, Charles-Philippe (dirs.): *La France...*, *op. cit.*, pp. 73-86.

10. En CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Barcelona: Ariel-Planeta, 2004.

11. Al respecto, véanse las obras clásicas: MONTERO SÁNCHEZ, Antonio: *Compendio de la Historia de la Marina Militar de España*. Madrid: Imp. Loy., edición de 1900 (en Biblioteca Nacional de Madrid),

autonomía suficiente de soberanía en el proceso de toma de decisiones del poder central sobre las cuestiones de la Península y de América en un marco unificador de sus muy diferentes estratos poblacionales. De este modo, a partir de Alberoni y Patiño, con Felipe V e Isabel de Farnesio; continuando con el marqués de la Ensenada durante Fernando VI; el conde de Aranda y el conde de Floridablanca con Carlos III (durante el apogeo de la Flota), o bien con Manuel Godoy o Manuel de Urquijo con Carlos IV (y el desmoronamiento de la misma), en conjunto todos coadyuvaron a consolidar una gran Marina interoceánica que permitiese independencia de autoridad internacional y territorial, así como utilizar la Flota como amplio cobertor de cambios que acabarían llevando a la sociedad hispana en su conjunto a nuevos parámetros en teoría de *identidad* colectiva<sup>12</sup>.

De forma paralela debemos recordar, por todos los informes archivísticos y bibliográficos, que desde el aparato gubernamental de Madrid se era plenamente consciente del potente *take-off* económico, institucional y militar que estaba experimentando la *Royal Navy*, al cobijo de las decisiones del Parlamento, el Almirantazgo, la Corona británica y, por supuesto, desde las nuevas y poderosas empresas privadas del Reino Unido en cuanto a avances tecnológicos (quillas, velamen, timones, recubrimiento de los cascos, cañones...) y fabricación de grandes buques (entre 1713 y 1775 las cifras ofrecen cantidades que superan los 60 navíos de línea desde los *shipyards*)<sup>13</sup>. Estas pautas nos indican quizás una de las estructuras vertebrales más importantes entre los siglos XVIII y XIX: la Armada como referido núcleo de gastos, en la cual el Estado hispano invirtió miles de millones de reales entre 1714 y 1808 para el control atlántico como monarquía, como sociedad y como posible identidad colectiva<sup>14</sup>.

### 3. LA CUESTIÓN DE LA «IDENTIDAD» Y LA «SOCIEDAD». LA GRAN ARMADA DE TRASFONDO

Pero, ¿cómo incidieron estos cambios desde el poder sobre la sociedad de la época?, ¿cómo se acabaría teóricamente materializando la percepción de «identidad» entre las capas medias y las capas populares a lo largo del tiempo?, ¿cuál sería

---

así como CONDEMINAS MACARÓ, Francisco: *La Marina Histórica. La Evolución del buque a través del tiempo*. Barcelona: Sarre Rusell ed., 1920 (en Archivo Histórico y Biblioteca del Museo Naval de Madrid).

12. Acerca del reformismo de los Borbones, GUIMERA RAVINA, Agustín (ed.): *El Reformismo Borbónico*. Madrid: Alianza Ed., 1996. Igualmente, destaca la obra de LUCENA SALMORAL, Manuel, *Rivalidad colonial y equilibrio europeo (Siglos XII y XVIII)*. Madrid: Síntesis, 1999.

13. Con respecto a mentalidades, sociedad y *Royal Navy* en JENKS, Timothy: *Naval Engagements: Patriotism, Cultural Politics, and the Royal Navy, 1793-1815*. Oxford: Oxford University Press, 2006.

14. Sobre el renacer de la Armada española durante el XVIII, véase la obra clásica de FERRER DE COUTO, José: *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida del renacimiento de la Marina Española durante el siglo XVIII*. Madrid: Imp. W. A. de Izco, 1854 (en Biblioteca Nacional de Madrid y Archivo Histórico y Biblioteca del Museo Naval de Madrid). Para un estudio más contemporáneo, RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: «Les objectifs de la marine espagnole». En: CHALINE, Olivier; BONNICHON, Philippe y VERGENNERS, Charles-Philippe (dirs.): *La France...*, *op. cit.*, pp. 129-150.

su papel durante la fase de apoyo a la Independencia de los Estados Unidos con respecto al cambiante concepto de «nación» y con respecto al concepto de «patria»? Como directriz inicial no debemos olvidar que nos hallamos todavía en una «*sociedad estamental*», sin principios democráticos básicos, sin apenas comunicaciones por tierra, con altísimos niveles de analfabetismo, sin apenas coberturas sociales ni médicas ni culturales (más allá de las que podrían proporcionar el mundo de los gremios o la conservadora iglesia católica) y, además, con graves problemas económicos en cuanto a las evidentes diferencias en el reparto de la renta y la riqueza entre unos estratos y otros. Es decir, básicamente se trataba de un conjunto poblacional con muy pocas capacidades de hipotética «causa común» en los albores del XVIII. De ahí la trascendencia de muchas de las reformas ilustradas posteriores y, muy concretamente, las concernientes al enorme crecimiento de la Armada, sus recursos y capacidad de contratación de hombres entre los reinados de Fernando VI y Carlos III con respecto a una probable y reformada «identidad de España». De este modo hemos podido detectar, dentro de nuestra hipótesis central y por los datos a la vista, que desde 1740 a 1805 el paradigma de identidad gestado desde la Marina comenzaba a abarcar no solo símbolos icónicos compartidos, sino también comportamientos colectivos vinculados cada vez más a los conceptos de «patria común» o de «identidad nacional» entre sociedad e instituciones. Esta es la dirección de nuestra mencionada hipótesis: dicho proceso quizás no afectase a la mayoría de la población del país, pero el incremento de su incidencia entre cada vez más sectores de la sociedad puede plantearse como un factor en paulatino proceso de constatación, detectable y debatible<sup>15</sup>. Por ejemplo, en el caso de la batalla

15. Ello es posible apreciarlo, además de en otras fuentes, a raíz de los múltiples informes sitos en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (Ciudad Real), Sección de Expediciones (494 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806. Así como Sección de Matrículas y Pesca (397 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806. La problemática para referenciar esta fuente y su contenido en relación con la presente investigación en curso, es el amplísimo número de legajos existente para avalar nuestras argumentaciones, amén de la dispersión de información, fruto de una longeva tarea de catas realizada a lo largo del tiempo por mi equipo de investigación, así como la desubicación de datos habida en cada legajo. A modo de ejemplo: toda la cuestión de los preparativos de la Campaña de Trafalgar se halla esencialmente, en lo político y lo social, entre los legajos referenciados para 1805 en los números 210 y 211 de la Sección de Expediciones, pero también podemos encontrar más información trascendental en diversos legajos de la Sección de Secretaría y Organismos de Gobierno Superiores de la Armada y de la Sección de Personal de la Armada. Lo mismo ocurre para la percepción social del reclutamiento y supervivencia de las marinerías, cuyos legajos principales se hallan en la Sección de Matrículas de Mar y Pesca, donde para los años claves referenciados de 1800 a 1803 hay que acercarse a los legajos que van del 1.884 al 1.888, pero encontramos también valiosísima información acerca de dichas marinerías en legajos de la Sección de Buques, de la Sección de Navegación Mercantil o de la Sección de Administración Económica de la Armada. Por ello, y ante la extensión y heterogeneidad de semejante información, hemos decidido referenciar directamente por las secciones claves e intervalos de los años más señeros referenciados donde se hallan los grupos de documentos con mayor trascendencia. De esta manera pensamos que se ofrece una visión más precisa de los contenidos para cada amplia referencia dentro de una labor de síntesis cronológica imprescindible metodológicamente para la medida de estas líneas.

de Trafalgar se llegó a combatir hasta el exterminio sin haber cobrado paga alguna desde meses antes ni la oficialidad ni la marinería; y ello no se debió a ninguna coerción impuesta desde el Estado (y ello en función del caos de una batalla con 11 kilómetros de extensión sobre la mar), sino que planteamos que se pudo producir a partir de nuevos tipos de coherencia muy potentes de carácter emocional, vital y colectivo. Sería uno de los muchos casos encontrados en refriegas navales desde 1740 y, por supuesto, igualmente frecuentes durante la intervención de España durante la Independencia de los Estados Unidos entre 1779 y 1783<sup>16</sup>. La percepción de nación aún podía estar confusa, podía ser eficaz o no..., pero el caso es que percibimos que resultaba fehaciente (insistimos según nuestra mencionada hipótesis) de que «allí estaba».

Así pues, el posible acercamiento de las distintas capas de la sociedad a la trascendencia de la gigantesca Armada carolina en sus vidas, más allá de los propios círculos de las elites políticas y económicas, puede plantearse a partir de seis variantes claves, según el planteamiento de nuestro estudio central<sup>17</sup>. En primer lugar, la cuestión de la mejora en la subsistencia cotidiana, que afectaría esencialmente a la sociedad del mundo costero hispano y, muy en específico, a las capas populares. En segundo lugar, la propia tesitura comercial de las comunicaciones, que introdujo a muchos sectores de las capas medias en los intereses de la Armada, bien a partir del abastecimiento a la misma, bien en función de la protección que ofrecía la Flota a la celeridad de las comunicaciones; se mostraba mucho más sencillo y rápido transportar mercancías y personas entre Bilbao y Cádiz por mar que por tierra. En tercer lugar, la muy posible toma de conciencia de «lo propio»; es decir, la relación de utilidad entre la Marina y el eficaz funcionamiento de lo cotidiano (el abastecimiento del mercado local, la mejora material del hogar, la posibilidad de trasladarse a otros lugares para labrarse un futuro...), tesitura esta última que acabaría interrelacionando el contexto material con el ámbito emocional. Según la mayoría de los datos consultados y demostrables, la defensa de la Armada (de buena o mala gana) era la defensa de «tu territorio», «de tu tierra». En cuarto lugar, la intersección última de los elementos emocionales con los roles

16. Al respecto, véase una obra básica para estos planteamientos bélicos: MARCH Y LABORES, JOSÉ: *Historia de la Marina Real Española desde el Descubrimiento de América al combate de Trafalgar*. Madrid: Imp. Militar, 1856 (en Archivo Histórico y Biblioteca del Museo Naval de Madrid). Igualmente, tales cuestiones pueden observarse a través de los datos del Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (Ciudad Real), Sección de Secretaría y Organismos de Gobierno Superiores de la Armada (495 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1783; Sección de Personal de la Armada (6.489 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806; así como Sección de Expediciones (494 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806, todo ello entre otras secciones (véase nota n.º 15).

17. Estos procesos han sido clasificados por orden metodológico; además una parte de sus contenidos es posible percibirla, directa o indirectamente, en las obras de FERNÁNDEZ DURO, Cesareo: *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Sucesores de Rivadeyra, 1900, vols. VI y VII y CONDEMINAS MASCARÓ, FRANCISCO: *La Marina Española. Compendio Histórico*. Barcelona, 1923. Además, analícese los fondos de Archivo y Biblioteca del Museo Naval de Madrid para el intervalo referencial de 1778/1806 (Sección de Manuscritos).

mayoritarios de un mismo estandarte de identidad colectiva establecido «desde arriba», una misma causa vital (más aún si el riesgo bélico era cercano) y una conexión cada vez mayor de carácter común, incluso por intereses materiales, entre el viejo concepto de «patria» y la nueva percepción del «Estado-nación» del Despotismo Ilustrado<sup>18</sup>. En quinto lugar, resulta imprescindible percibir, a través de cientos de escritos públicos y privados, la visión compartida y común de «el otro», de «el enemigo dañino», factor cohesionador allí donde los haya entre cualquier estrato de la sociedad; por supuesto «el otro» en aquel tiempo, y hasta bien entrado el XIX, era el Reino Unido de Gran Bretaña..., «era el inglés», según el lenguaje popular y los datos archivísticos que hemos revisado. Finalmente, y en sexto lugar, es de reseñar la potente fuerza de la tradición religiosa dentro del conjunto de la sociedad, así como el papel de la Monarquía como cabecera de un ente abstracto social-piramidal, factores ambos de indudable respeto colectivo en aquel tiempo. No obstante, las dificultades para este proceso de unicidad superaron en muchas ocasiones los factores positivos procedentes del gigantismo de la Armada. Por su dureza y su violencia, no todos asumían las directrices de la nueva potencia marítima hispana. No fueron pocas, especialmente entre 1779 y 1808, las dificultades de subsistencia que atravesaron múltiples familias de las capas populares ante el retraso o, sencillamente, el impago de las pensiones de aquellos hombres que habían muerto en combate (muy concretamente además durante el enfrentamiento con el Reino Unido durante la Independencia de las Trece Colonias). De otra parte, hallamos los problemas obvios referentes al «localismo extremo» de la época y a la necesidad de acudir a la cosecha anual; en multitud de casos, procedentes incluso del Servicio de Voluntariado, las cifras de «deserción temporal» se acrecentaban entre mayo y septiembre, cifras que iban unidas igualmente a problemas personales ante el exceso del alejamiento del hogar durante meses (o incluso años), el lógico temor a ser mutilado o perder la vida en batalla o las duras condiciones de convivencia dentro de la existencia cotidiana en los buques. En tal sentido, también hemos detectado que la *identidad nacional*, desde el fenómeno de lo local-regional, no fue nunca lo mismo en unos lugares que en otros (algo similar ocurre con el concepto de «patria»). Aun con parámetros genéricos y unificadores desde la Armada, las diferencias locales de los conceptos, bien productivas, bien emocionales, bien por cuestión de mentalidades, son plausibles a lo largo de toda la información recabada. Dentro de nuestra hipótesis, comienza a existir homogeneidad dentro de un claro devenir de heterogeneidad. Por otro lado, si bien es verdad que mejoraron las condiciones de gran parte de la sociedad con las nuevas reformas

18. Y ello puede verificarse a partir de la lógica de la Historia: por todos los datos, el acrecentamiento castrense de la Marina provocó que, en cuanto a transacciones mercantiles interoceánicas, se alcanzasen para esta etapa algunas de las principales cotas de intercambios marítimos, señaladas por diversos autores, en función del mayor grado de seguridad en aguas atlánticas. Sobre el acrecentamiento castrense marítimo, véanse las amplias obras de FERNÁNDEZ DURO, Cesareo: *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón...*, *op. cit.*, vols. VI y VII y CONDEMINAS MASCARÓ, FRANCISCO: *La Marina Española. Compendio Histórico...*, *op. cit.*

acerca de la formación de grumetes y grumetines (jóvenes de entre 10 y 15 años), así como de los modos de reclutamiento, y especialmente en lo concerniente al Servicio de Voluntariado y a la Matrícula de Mar (sobre todo, si los comparamos con las anteriores etapas de las flotas de los Austrias), no por ello la dureza en el trato y en los castigos por faltas y delitos fue menor; únicamente, se readecuó la legislación. Sería algo muy similar a lo acontecido para la Armada francesa o la Marina de Gran Bretaña en la misma etapa. Es decir, la «identidad» desde la Armada también podía tener un precio muy alto<sup>19</sup>. Empero insistimos, desde el marco teórico por los documentos observados y aun con todos aquellos inconvenientes (en el sentido de una cada vez mayor percepción de «nación común» o de «causa común» si lo preferimos en relación con la mar y que emanaba desde la Armada), hemos podido testimoniar que el sentido de la homogeneidad, e inclusive de pertenencia, permanecía incluso entre aquellos que habían optado por apartarse de su servicio por un motivo u otro (incluso de una región u otra)<sup>20</sup>. En tal aspecto, la cuestión de la Matrícula de Mar resulta un interesante ejemplo de lo expuesto. La Matrícula de Mar había surgido como una forma de paliar los problemas de reclutamiento de hombres para la Armada, con todos los inconvenientes que ello habría de suponer para las poblaciones costeras, e incluso en caso de guerra para las localidades del interior. No obstante, a partir de las ordenanzas de 1751 primero (al amparo del marqués de la Ensenada) y de 1776 después (bajo los auspicios del almirante José de Mazarredo), la Matrícula de Mar se transformó completamente, convirtiéndose en un medio de supervivencia a gran escala entre las poblaciones locales que se organizaban para ello en gremios y cofradías, según su especialidad (maestranza o marinería). De hecho, durante el período en estudio el reclutamiento a partir de la Matrícula de Mar no solo resultaría básico para la Armada, sino además todo un éxito en relación con las acciones atlánticas desde las normativas asentadas por Mazarredo (hasta 50.000 matriculados de mar; 26.000 en disposición de inmediato servicio). La cada vez mayor cantidad de hombres adscritos a la Matrícula de Mar a lo largo de esta etapa y hasta 1790 respondía no solo a que se cobraba de su trabajo, sino que además se otorgaban franquicias de pesca y comercio a sus miembros<sup>21</sup>, manteniendo con ello a miles de familias y

19. Sin duda, la Armada con una legislación más dura comparativamente fue la británica. En tal sentido, véanse KINKEL, S.: «Disorder, Discipline, and Naval Reform in Mid-Eighteenth-Century Britain», *The English Historical Review*, 128, 535, 2013, pp. 1451-1482.

20. Con respecto a estos términos de «patria», «causa común» e incluso «nación», si bien están relacionados no son lo mismo en sus contenidos ni acepciones, existiendo diferencias notables a lo largo del tiempo y los lugares; al respecto, véanse además las directrices de las notas n.º 5, 6 y 7 del presente texto.

21. Con respecto al sentido de «nación» que aquí empleamos con precisión desde nuestra hipótesis, véase MORALES MOYA, ANTONIO; FUSI, JUAN PABLO y BLAS GUERRRO, ANDRÉS DE (DIRS.): *Historia de la nación y del nacionalismo español*. Madrid: Galaxia-Gutenberg-Fundación Ortega-Marañón, 2013, pp. VII y VIII.

garantizando pequeñas rentas y privilegios antes impensables<sup>22</sup>. Los problemas más graves llegarían, como para el resto de la Marina, tras el deceso de Carlos III en 1788 y el final de su rol como «líder racional» basado en pautas del absolutismo ilustrado. La subida al trono de Carlos IV y el viraje político gestado a partir de 1791 por Manuel Godoy en cuanto a su política internacional, al entrar en la mayoría de los conflictos de la época junto a la Francia posrevolucionaria, así como el exceso de los gastos de Hacienda y el propio descuido de los mayores navíos de la Armada, darían al traste con las líneas positivas generadas anteriormente por este sistema de marinería. De hecho, y aun cuando continuó el reclutamiento a partir de dicho servicio, entre 1791 y 1808 la Matrícula de Mar entraría en franca decadencia y esencialmente por una sola causa, ajena a la propia esencia de su eficaz creación para la época: el retraso o la falta de los pagos acordados por parte del Estado. Esta tesitura llevaría a graves carencias de subsistencia de cientos de familias al no poder dedicarse además a las labores de agricultura y pesca, desencadenando una política de coerción cada vez más endurecida desde los designios de Godoy que terminaría llevando a la paulatina militarización del ramo desde 1800 y definitivamente, en 1802, a raíz de los costes de la propia Paz de Amiens. Empero, en ningún momento la crisis de la Matrícula de Mar amenazó el concepto teórico de «nación común» que «desde arriba» parecía estar consolidándose «abajo» a partir de las bases de las reformas marítimas<sup>23</sup>. En tal sentido, el ejemplo antes expuesto sobre la batalla de Trafalgar del 21 de octubre de 1805 y «la lucha sin paga» resulta todo un paradigma para la reflexión del cambio de los tiempos y las mentalidades colectivas. De hecho, muchos marineros fueron quienes alentaron a la lucha a múltiples de sus propios e indecisos comandantes en el flanco septentrional de aquella refriega.

Pero el crecimiento de la Armada, en esta especie de dualidad, crearía también por otros cauces miles de puestos de trabajo de carácter protoindustrial. De hecho, en el plano productivo, el amplio número de artesanos de maestranza y de marinería convertiría el Arsenal de Cartagena en un auténtico polo de atracción de empleo y avances tecnológicos a lo largo, de nuevo, de la etapa de intervención en la Independencia norteamericana, superando a otros puertos históricos. Y ello, con la fabricación a gran escala de 17 fragatas, 20 bergantines, 25 jabeques y, esencialmente, 21 navíos de línea de más de 2.500 toneladas de desplazamiento cada uno<sup>24</sup>. Al respecto, de manera directa o indirecta, el número de trabajadores empleados en tales faenas y sus derivados osciló entre los 12.000 y los 15.000

22. Sobre esta etapa de la Matrícula de Mar, véase la obra clásica y casi única al respecto de SALAS, FRANCISCO JAVIER: *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid: Imprenta de T. Fortanet, 1870-1879.

23. Acerca de tales aspectos, véase el magnífico Trabajo Fin de Máster realizado por MENA HIGUERAS, ALICIA: *La Matrícula de Mar en el siglo XIX. Crisis y colapso del sistema de reclutamiento marítimo, 1800-1814*. Ciudad Real: Universidad de Castilla-La Mancha, 2014.

24. Acerca de esta cuestión, véase PÉREZ CRESPO MUÑOZ, MARÍA TERESA: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval, 2007.

individuos: una base humana muy sólida para la conformación de un teórico concepto de «nación común» útil a modo de referencia para nuestra investigación.

Todo ello por no hablar del mayor Astillero-Arsenal del Imperio hispano, proveedor de los mejores navíos de línea de la Armada (incluyendo al *Santísima Trinidad*, el buque más grande y poderoso en artillado del mundo por entonces, con más de 4.500 toneladas de desplazamiento); nos estamos refiriendo a la inigualable fábrica que supuso el Astillero de La Habana. Desde este emplazamiento se llevaron a cabo, entre 1725 y 1795, un número de 16 fragatas, 7 corbetas, 14 goletas, 9 bergantines y, de nuevo como buques claves, 51 navíos de línea; en conjunto con un monto aproximado de 4.900 cañones de artillado con su tecnología correspondiente.

La «causa común» desde la Armada la hemos detectado así también en el Caribe, y en función de la propia producción como impacto sobre la población. Parece razonable afirmar que, incluso posteriormente durante etapas de crisis sociales e institucionales, las mentalidades colectivas y las identidades transoceánicas se estaban entrelazando. Podría estar acortándose así paulatinamente la diferencia interclasista y localista entre los distintos conceptos de «patria» y «nación»<sup>25</sup>.

En nuestro sistema de hipótesis, es posible percibir que las necesidades de la Armada estaban cambiando parte de las bases sistémicas del Antiguo Régimen «desde dentro». De este modo, las conexiones atlánticas de España en la época no es posible entenderlas sin la actitud humana, sin el factor humano, sin la presencia del, metodológicamente hablando, *human agency*<sup>26</sup>.

#### 4. LA CORONA DE ESPAÑA, LAS CLAVES DE UNA HIPOTÉTICA «NACIÓN ULTRAMARINA» Y SUS INTERESES ATLÁNTICOS ENTRE 1763 Y 1788

Como hemos apuntado para nuestras hipótesis, el caso español es también ultramarino por propia «Solución de Estado». España, tras la Guerra de Sucesión (1700-1713) y el cambio de dinastía con los Borbones, terminó diluyendo la mayor parte de su predominio como potencia continental de Europa para centrarse finalmente en el Imperio atlántico. De hecho, no olvidemos la trascendencia de los *Decretos de Nueva Planta para Las Indias* dados por Felipe V Borbón. La Península como tal, no albergaba ni suficiente grado de desarrollo, ni suficientes recursos, para sujetar a una Monarquía tan costosa con respecto al contexto europeo, aun

25. La aplicación de los términos de «patria» y «nación» resultan de enorme trascendencia en la época y ya han sido señalados en páginas anteriores; al respecto véanse los contenidos de las notas n.º 6 y 7 de las presentes líneas. Igualmente, acerca de estos procesos navales, véase MARCH y LABORES, JOSÉ: *Historia de la Marina Real Española desde el Descubrimiento de América al combate de Trafalgar... op. cit.* (en Archivo Histórico y Biblioteca del Museo Naval de Madrid).

26. En este aspecto sobre el «human agency» la historiografía británica ha profundizado notablemente. Para el estudio del «human agency» dentro de la oficialidad de la Armada británica: RODGER, Nicholas: «Honor and Duty at Sea, 1660-1815», *Historical Research*, vol. 75, n.º 190, 2002, pp. 425-447.

con todos los cambios apuntados desde la Armada en lo coyuntural y lo estructural. Así pues, Ultramar resultaba imprescindible en el trasiego mercantil y social para acelerar las transformaciones necesarias. Ultramar se había convertido en «un gigantesco almacén». Nos referimos, como es obvio, al principio de una época de transición universal. Evidentemente, el aludido nervio central de la Monarquía española en el Océano, el factor material que lo identificaba como extensión geográfica a tener en cuenta desde la Secretaría de Guerra y Marina en Madrid, la pauta que conectaba el núcleo de explotación de beneficios coloniales (los territorios de Sudamérica) con el centro básico de redistribución de gastos, rentas, bienes y capitales (la Corte de Madrid, en la Península, desde el filtro que suponía especialmente Cádiz), dicho nervio, recalamos, era la enorme Marina de Guerra que el rey Carlos III terminó expandiendo con nuevos referentes tecnológicos hasta convertirla en trascendental como modo de garantizar las transferencias comerciales y financieras.

En definitiva, a la altura de 1778, Carlos III y su Corte se estaban preparando para el refuerzo marítimo y terrestre de la Monarquía hispana a ambos lados del Atlántico con objeto de prevenir otro enfrentamiento con Gran Bretaña en función de la «continuidad vital oceánica» de ambos Estados respectivamente. Tras 1763, la primera consecuencia de la defensa atlántica española se basó en la consolidación de un Ejército de Tierra unificado (con además capacidad de desembarco, con Infantería de Marina)<sup>27</sup>. Estamos aludiendo al establecimiento de las Reales Ordenanzas de 1768, que propiciaron la interrelación táctica frente a los británicos entre fuerzas terrestres y fuerzas marítimas, pensando especialmente en el área del Caribe, Florida, en Gibraltar (zonas atlánticas) y en Menorca (zona mediterránea). Es decir, por los datos a la vista, la tendencia hispana al entrar en cualquier conflicto inmediato con Gran Bretaña era marcar los objetivos definidos históricamente a principios del XVIII<sup>28</sup>. Paralelamente, desde las elites responsables de la Marina, se dieron instrucciones y fondos económicos (en su mayoría procedentes de las rentas de Sudamérica) para la creación de 32 navíos de línea de nueva planta (entre ellos el *Santísima Trinidad*), así como de 26 fragatas o igualmente buques de tres puentes del poderoso artillero del navío de línea *Santa Ana*, equipado con la mejor tecnología de su época.

Por supuesto, los gastos del Estado con respecto a la Armada en tal aspecto superarían con mucho los del Ejército de Tierra, convirtiéndose hasta 1788 (con el deceso de Carlos III) en una de las principales partidas de inversión del Tesoro de la Corona. De este modo, los buques no estaban desconectados de la sociedad: el gasto de su construcción y mantenimiento infería sobre las partidas de *Haberes*

27. Acerca de la Infantería de Marina, su coste y utilidad, esencialmente en operaciones anfibias además, véase GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José María (eds.): *Guerra naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfibias (1793-1815)*. Madrid: Marcial Pons-Historia, 2008.

28. En CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel: *Trafalgar. La Era Napoleónica y el Mar*. Barcelona: Círculo de Lectores, 2006, pp. 17-47.

*del Estado*, y ello encarecía notablemente en España otros ramos (como *Gracia y Justicia* o incluso *Beneficencia*) vitales también para la continuidad de la estructura social del Antiguo Régimen hispano en transformación. La Marina de Carlos III comenzó así a transmutar indirectamente desde 1768 y hasta 1788, a través de su enorme coste (911.234.215 millones de reales según nuestros cálculos), parte de las viejas estructuras socioeconómicas del pasado. Las inversiones empresariales de grandes negocios privados bajo régimen de monopolio (otro elemento de innovación y cambio, muy similar al caso británico) empezaron a ser además de fundamental incidencia.

Por otro lado, hemos de advertir en todo ello que la cuestión Norteamericana para España acabó estallando de forma indirecta, pero históricamente trascendental. El 16 de junio de 1779 se iniciaba un nuevo conflicto bélico entre la Corona española y la Monarquía del Reino Unido.

Dentro de tal panorama, sería aliada clave la Corona de Francia, en función de los previos acuerdos de Versalles que se basaban en la vinculación de pautas de Estado y de *linaje* (como elemento este último de poder propio del Antiguo Régimen) que establecían los Pactos de Familia entre Borbones. Además, no olvidemos que desde febrero de 1778 Francia ya se encontraba inmersa en el conflicto, implicando en ello, a partir de marzo, a su propia Flota<sup>29</sup>.

##### 5. ESPAÑA, Y SU POSIBLE «IDENTIDAD MARÍTIMA NACIONAL» EN LA EMANCIPACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

Cuando la Monarquía de España entra en guerra contra Gran Bretaña durante 1779, con motivo de la Independencia de los Estados Unidos, ¿es posible afirmar que resulta indudable la existencia ya de un proceso amplio en la Península y en los territorios hispanoamericanos de hipotética «identidad nacional» articulada en torno a la crecida Armada? Todo ello como herramienta del Estado y como factor aglutinante de carácter social en cuanto a procesos materiales (factores laborales, sustento de familias, abastecimiento comercial...) y emocionales (probable vinculación paulatina al concepto unificante de «patria», sentido de «lo propio», interconexión regional con respecto a una «causa común», etc.) dentro del ámbito hispánico<sup>30</sup>. Las dudas que establece nuestra hipótesis son razonables, pero también hemos de atenernos a las consecuencias de los acontecimientos.

29. Sobre el inicio y desarrollo de la entrada de la Monarquía francesa en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, DULL, Jonathan R.: *The french navy and American Independence. A Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2015.

30. Sobre conceptos como «patria», «patriota» y «causa común», existe una bibliografía antigua pero de gran importancia donde se destila esta temática dentro de la Marina (confundiéndose incluso con el incipiente concepto de «nación» contemporánea), pudiendo destacar los trabajos de MADARIAGA Y SUÁREZ, Federico: *Apuntes Históricos acerca de la Marina Militar española*. Cádiz, 1866; FERNÁNDEZ DURO, Cesareo: *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón...*, *op. cit.*, vols.

Es decir, si gran parte de la sociedad del París de Luis XVI parecía asumir estos hechos a la altura de 1778-1779, lo mismo hacían muchos miembros de las capas altas y medias del Madrid de Carlos III, aun con sus salvedades mentales y tácticas (no hay más que acercarse a los escritos ilustrados de la época). Y en conjunto con un fin preciso y mucho más empírico que ideológico: el poder de Londres podía ser subyugado en los océanos y en el Nuevo Continente. En tal caso, para las elites del Despotismo Ilustrado en España, los propios Estados Unidos o la mismísima Corona de Francia eran, soterradamente, casi una cuestión secundaria. La clave estaba en vencer a Gran Bretaña, sus poderes y su sociedad (los auténticos rivales oceánicos); es decir, debilitar a Londres y recuperar territorios básicos para la Corona y la sociedad hispana en el Atlántico y en el Mediterráneo.

Por otro lado, desde las elites de Francia y de España muy pocos tenían en cuenta las plausibles transformaciones sociales y de mentalidad colectiva que habían podido generar sus propias reformas, especialmente las relacionadas con cada marina respectiva. La decisión de entrar en guerra provino de las elites, pero, y aquí nos topamos de nuevo con parte del núcleo de nuestra hipótesis central, sin una sociedad que comenzaba a aferrarse a valores comunes de identidad (entre los cuales multitud de ellos se hallaban en transformación), por muchos medios técnicos de los que se dispusiera «arriba», el conflicto indudablemente hubiese tomado alternativas muy distintas; tales acontecimientos son demostrados nuevamente, insistimos, no solo por la aportación archivística, sino por el propio devenir histórico que se desencadenó y por su amplio alcance humano.

Paralelamente, hemos de advertir también otro tipo de diferencias dentro del proceso de toma de decisiones dentro del marco europeo que miraba hacia la mar. Las teóricas simpatías por la «causa americana» que se engendraron en París entre ciertos círculos políticos no existieron apenas con tal envergadura dentro de Madrid y, ni siquiera todavía (también según los datos de por entonces), en la mayoría de los territorios del Ultramar español en América. Es más, salvo excepciones, el mayor número de las elites comerciales hispanas vivían al calor del mercantilismo del Antiguo Régimen y de la Monarquía ultramarina, bien fuese en América, bien en la Península. De otra parte, las ideas liberales en el contexto hispano se propagaron años más tarde, y no existió en la América española, al menos hasta Francisco Miranda y Simón Bolívar posteriormente (y de forma muy localizada dentro de semejante extensión territorial), una mentalidad adecuada para alcanzar en las elites y en las capas medias el estadio de evolución de pensamiento que tuvieron los grupos de poder de los futuros Estados Unidos en 1779. Llega ahora la cuestión de la aportación de España y su Marina de Guerra a la «causa norteamericana». La Monarquía de la Francia de Luis XVI entró en conflicto con Gran Bretaña, y en apoyo de los independentistas, el 17 de abril de 1778 (y ello sin contar al grupo de

---

VI y VII; CONDEMINAS MASCARÓ, FRANCISCO: *La Marina Española. Compendio Histórico...*, *op. cit.*; al igual que IBÁÑEZ DE IBERO, CARLOS: *Historia de la Marina de Guerra Española*. Madrid: 1940, o bien GUILLÉN TATO, JULIO: *Historia Marítima Española*. Madrid, 1961.

prestigiosos mandos franceses que ya habían iniciado el auxilio a los rebeldes voluntariamente). De forma paralela, en la conflagración serían decisivas las misiones diplomáticas del erudito norteamericano Benjamin Franklin, a fin de concertar un acuerdo europeo contra el Reino Unido<sup>31</sup>. La Corona de España y su sociedad entraron en Guerra con Londres el 16 de octubre de 1779 por el Tratado de Aranjuez, pero no oficialmente como aliadas de los independentistas norteamericanos, sino como arquetipo de potencia europea con intereses propios en unión a Francia. Bien es cierto que la Corona de España abasteció a los independentistas con víveres, fondos económicos, cobertura logística desde el Caribe, ciertos navíos de línea y fragatas de vigilancia (el monto directa o indirectamente lo hemos calculado de forma ajustada en 102.000.000 de reales). Pero dicha ayuda resulta «muy medida» si la comparamos con la amplia entrega a la causa prestada desde la Monarquía de Francia (cuyo monto, también por vías directas o indirectas, ascendió según nuestros cálculos a una cantidad de 540.000.000 de reales); en ambos casos los costes estarían esencialmente relacionados con las respectivas armadas. Por supuesto, serían las sociedades de ambas monarquías quienes soportasen el peso de tales montos económicos, propiciando no pocas protestas (de un tipo u otro) que nos permiten percibir con claridad también las contradicciones que tuvo, en paralelo a su auge, el fenómeno de la forja de esa posible «identidad nacional» dentro de sus orígenes desde las marinas de guerra.

Con la Proclamación de Independencia de los Estados Unidos en New York el 4 de julio de 1776, las elites francesas observaron que había llegado el momento de gestar una respuesta parecida al rey Jorge III de Inglaterra, al Parlamento londinense, al comercio anglosajón del Atlántico y a la propia génesis de la «nación británica imperial», interviniendo a favor de los independentistas dentro de las colonias más apreciadas por Londres en América del Norte. Por lo percibido en los datos de los Archivos Nacionales de Francia, a tenor de semejante «causa común» la mayoría de la sociedad francesa habría seguido, dentro del marco de las mentalidades colectivas, los dictámenes de sus elites<sup>32</sup>. Pero además, como ya hemos advertido, la entrada de Francia con grandes recursos respondía igualmente a dos cuestiones pragmáticas del momento: debilitar el eje atlántico británico a favor de las coronas europeas de los Borbones y ajustar la alianza estratégico-oceánica con Madrid, así como con las inmensas riquezas que amparaba el Imperio español de entonces. Sin embargo, todo lo aludido viene a demostrar nuevamente las grandes diferencias de intereses que movían a los poderes de Francia y de España en aquella cuestión. El recuerdo del «Canadá francés», para España, no podía ser objetivo de

31. Sobre «la misión» de B. Franklin, véase DULL, Jonathan R.: *Franklin the Diplomat: the French Mission*. Philadelphia: American Philosophical Society, 1982 (en Bibliothèque Nationale de France «BNF», París).

32. Esto puede verificarse a partir de un amplio seguimiento de los dispersos datos procedentes de CARAN, Centre D'Accueil et Recherche des Archives Nationales-París (Sección Marine); a modo de ejemplo, véase C/11/E/10 - F/2/82.

mentalidad cooperativa o de percepción estratégica. La tesitura como tal no tenía nada que ver con la Corte de Madrid. En cambio, la ayuda de la Flota de Francia resultaba de imprescindible utilidad para romper las amenazas británicas sobre los territorios hispanos en América y en Europa. Según nuestras informaciones, quizás aquella conflagración para Francia fue «una causa», y para España «una ocasión» con respecto a las geografías de Europa y de América.

Para comenzar, con el plan de desembarco en las costas de Gran Bretaña se trataba de emular la gigantesca maniobra sobre el Reino Unido que había dictaminado siglos atrás Felipe II de España con la «Armada Invencible» en 1588, y que fracasó completamente. Pero en esta ocasión, en teoría, la Marina española no estaría sola, pues habría de contar con los muy depurados navíos de la Marina francesa y sus entrenadas tripulaciones. Es decir, un número de hombres enorme, dependientes de los mismos aparatos productivos y de mentalidad. La situación «parecía probable». La Secretaría de Marina de Madrid, calculando el número de buques de la *Royal Navy*, había llegado a la conclusión de que en el Canal de la Mancha, al desviarse hacia Norteamérica gran parte de la Flota inglesa, sería posible encontrar una cantidad de buques británicos menor de lo habitual en aquella área, cuyas unidades podrían ser relativamente igualadas en función de la conjunción de las flotas de Francia y España. Es decir, Madrid preveía en principio una batalla naval prácticamente «entre iguales» antes de entrar en territorio inglés desde el área de Portsmouth<sup>33</sup>. Por entonces, en Londres la tesitura política no era en absoluto alentadora, ya que los navíos de línea británicos en la zona del Canal a la altura de 1779 no llegaban a las 42 unidades (circunstancia solo conocida por el Almirantazgo londinense), siendo la Escuadra franco-hispana conjunta desde Brest y Cádiz mucho más numerosa, con 66 navíos de línea (30 barcos franceses y 36 buques españoles), así como 12 fragatas entre ambas flotas aliadas. En total se trataba de una movilización por tripulaciones de 38.000 hombres aproximadamente (contando con la masa de individuos destinada a las gabarras de transporte desde la costa francesa). Pero aquí llegó uno de los factores más importantes de los procesos de guerra como aglutinante de mentalidades; uno de los elementos claves para la derrota o la victoria: la información real del número de buques y de las posiciones del enemigo. En esta ocasión de 1779, la información veraz no dudamos que hubiese cambiado la historia. Para empezar, españoles y franceses pensaban, según la lógica de la estrategia militar, que la Marina inglesa en el área del Canal sería al menos parecida en número y potencia de fuego a la suya (siempre muy superior en la zona), a raíz del envío de multitud de barcos británicos rumbo hacia América (que habrían de enfrentarse además a la nueva, pequeña, pero contundente Marina estadounidense).

Así pues, la falta de información condenó la operación contra Gran Bretaña. Los mandos hispano-franceses no podían ni imaginar la precaria situación de la

33. Para esta etapa histórica, es de especial importancia la obra de CHAVEZ, Thomas: *España y la independencia de Estados Unidos*. Madrid: Taurus, 2006.

*Royal Navy* en aquel entorno. Las escuadras aliadas franco-españolas se guiaron por la «suposición lógica», no por la realidad que desconocían, de que la *Royal Navy* tendría potencia de fuego suficiente en torno al Canal. Con motivo de tales parámetros, los mandos franceses, en teoría mejor conocedores del número de buques británicos en el área por la propia cercanía de su país, asumieron las pautas decisivas de la operación, por encima de los teóricos conocimientos de las mandos españoles de las capas medias, a los que se les relacionaba con conocimientos más profundos pero distintos del número de buques ingleses en el Estrecho de Gibraltar<sup>34</sup>. Si el primer fallo fue una cuestión de «Información de Estado» en guerra entre elites, el segundo fallo, según los datos, sería la lentitud clásica de las maniobras de la mayoría de los almirantes franceses de entonces ante unos rivales tan diligentes en el mar como los hombres de la oligarquía del Almirantazgo británico. Poco a poco, la teórica «gran ocasión» se estaba perdiendo a lo largo de los primeros meses de la primavera de 1779.

Los altos oficiales de las escuadras de Francia y España, desde Brest y Cádiz, al mando del almirante francés conde de Orvilliers, seguirían pues las líneas tácticas de Francia en la mar, intentando primero encontrar a las unidades de la *Royal Navy* en el Canal de la Mancha y destruirlas, para luego verificar el posible desembarco en playas de Inglaterra. De este modo, los almirantes españoles Luis de Arce y Luis de Córdova, avezados en muchos combates individuales contra los ingleses y conocedores de sus rápidas tácticas, no tuvieron más remedio que acoplarse a los planes franceses. Así pues, y tras algunas escaramuzas locales, finalmente la táctica inglesa «de espera y cautela» triunfó. Empero, es necesario hacer notar que no fue únicamente como consecuencia de su estrategia, sino también, y en especial, con motivo de las condiciones antedichas: la falta de información de españoles y franceses, el plan en exceso laxo de las autoridades de París, así como el grave riesgo que entrañaba un desembarco directo con respecto al Canal de la Mancha sin cobertura precisa. La posible «causa común» en lo bélico se diluía.

A ello sería necesario añadir varias directrices claves que afectaban directamente a las sociedades de España y Francia inmersas en el conflicto; estamos aludiendo al caso de las tripulaciones y el pésimo abastecimiento de los buques en cuanto a enseres y alimentos, a los constantes temporales que asolaron la zona y que acabaron con las vidas de muchos hombres de ambas marinerías y, sobre todo, a las graves enfermedades que se expandieron entre los individuos destinados a los barcos prácticamente desde los puertos de salida, especialmente en los casos del tifus y el escorbuto, tesis que se cobró aproximadamente 4.000 vidas. Al respecto, y siguiendo nuestra propuesta de hipótesis, si bien la operación de la

34. Sobre la Marina francesa y la Independencia de los Estados Unidos, se ha de destacar el estudio de BODLE, Wayne: «La Logistique et L'Armée Française en Amérique». En: CHALINE, Olivier; BONNICHON, Philippe y VERGENNES, Charles-Philippe (dirs.): *La France et l'Indépendance Américaine...*, op. cit., pp. 99-114. Además, datos procedentes de las amplias catas del CARAN, Centre D'Accueil et Recherche des Archives Nationales-París (Sección Marine), C/11/E/10 - F/2/82

«Invasión de Inglaterra» no mermó el probable proceso de *nacionalización* desde las escuadras de España y Francia (recordemos que «la culpa» entre las multitudes sería siempre «del otro», es decir en este caso del Reino Unido)<sup>35</sup>, no incidiría en exceso sobre el fenómeno de una mayor cohesión entre las mentalidades de los pueblos excepto, como es lógico, en el caso del fenómeno de *nacionalización* (al menos temporal hasta 1783) de la sociedad británica. A consecuencia de todo lo planteado, los poderes españoles y franceses darían por zanjada la cuestión el 4 de septiembre de 1779, regresando a puerto. Gran Bretaña era, al fin y al cabo, la potencia marítima más pujante del mundo.

6. ESPAÑA Y FRANCIA DESDE LA SEGUNDA MITAD DE 1779: POSIBLE *NACIONALIZACIÓN* Y DIVERSIFICACIÓN FINAL DE OBJETIVOS PARA UNA ESTRATEGIA EFICAZ ANTE EL CONFLICTO DE LAS TRECE COLONIAS

Por otra parte, durante este período quedaron marcados claramente los intereses de cada Estado europeo ante el conflicto. Mientras Francia apoyaría de lleno su acción en las Trece Colonias, la Monarquía de España acumularía las fuerzas navales en el control de sus territorios en América (de la Antillas especialmente) y en efectuar un asalto por mar sobre el Peñón de Gibraltar en la Península Ibérica. La pugna por este enclave británico de primera magnitud táctica, como se demostró, habría de desgastar a un buen número de tropas y navíos del Reino Unido, pero también pensamos que ayudó a crear un potente fenómeno de «causa común» en la zona y, como derivación según nuestros datos, de «identidad nacional» entre la sociedad española (aunque incluso se percibiese de forma local), fuera cual fuese el resultado de la extensa refriega<sup>36</sup>. De esta manera, a principios del verano

35. Existe una amplia bibliografía española antigua que estigmatiza siempre la figura de «el otro» como enemigo, por su nivel de eficacia, por sus objetivos, por su duración y por sectores de la sociedad, especialmente para esta etapa, abarcando incluso el final del siglo XVIII; entre dicha bibliografía es necesario destacar a LASO DE LA VEGA, Jorge: *La Marina Real de España, a fines del siglo XVIII y principios del XIX*. Madrid: 1856; CASTELAR, Emilio: *Manual de Europa en el siglo XVIII*, 4 tomos. Madrid, 1899; CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas Gloriosas de la Marina de Guerra española*. Madrid, 1917; ALMIRANTE, José: *Bosquejo de la Historia Militar de España hasta el final del siglo XVIII*. Madrid: Edición Homenaje, 1923; así como CÁRCER DE MONTALBÁN, Antonio: *España. Historia*. Barcelona, 1934.

36. Es necesario volver a aplicar aquí la lógica histórica; el fenómeno de la posible «causa común» que perfilaría una paulatina «identidad nacional», desde la percepción incluso del «patriotismo» como impulso colectivo, se mantuvo durante toda la contienda sobre la extensa zona sur del país por el hecho además de que desde hacía tiempo las unidades británicas (en combinación con las berberiscas norafricanas) se encontraban bloqueando el comercio y la pesca en el área, colapsando la subsistencia de miles de familias. Se trataba, por tanto, de una situación tanto empírica como ideológica. Además, este proceso de cohesión es constatable a partir de los datos procedentes del Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (Ciudad Real), Sección de Secretaría y Organismos de Gobierno Superiores de la Armada (495 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1783; Sección de Personal de la Armada (6.489 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806; así como Sección de Expediciones (494 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806.

de 1779, en el mes de julio, el veterano almirante Antonio Barceló puso «sitio» a Gibraltar cortando las líneas de abastecimiento británicas entre el Mediterráneo y el Atlántico<sup>37</sup>. Miles de hombres coadyuvaron a ello. En la maniobra, la Marina francesa no podía dejar de contribuir. De esta forma, el experimentado almirante Michael Gaston tendría la oportunidad de interceptar desde la rada del puerto Brest a cualquier escuadrón británico que intentase un auxilio directo sobre el Peñón partiendo de Portsmouth o de Plimouth. Paralelamente, el almirante Lángara, desde Cartagena, decidió partir con sus unidades hacia mar abierto, más allá del Estrecho de Gibraltar. Lo sorprendente es que les seguían miles de hombres, igualmente todavía sin paga.

Pero en ello surgió lo inesperado. Frente a su rumbo se hallaba la Escuadra británica del almirante Rodney, muy vinculada a Gibraltar, dispuesta a interceptar cualquier grupo de navíos procedentes de puerto español. Desde Londres, el Almirantazgo había hecho el esfuerzo de dividir sus unidades destinadas al conflicto americano, más aún cuando se tuvo certeza del riesgo que había corrido el Reino Unido y que ahora estaba corriendo Gibraltar. Las escuadras de Lángara y Rodney se encontraron a pocas millas de la costa, siendo la de Lángara menor en número y potencia de fuego<sup>38</sup>. Tras varias horas de refriega, Rodney logró presionar a los buques españoles hacia la costa, y aunque Lángara pudo evitar el aniquilamiento total, perdió las fragatas *Santa Cecilia* y *Santa Rosalía*, así como, los navíos de línea *San Lorenzo*, *San Agustín* y *Santo Domingo*, los tres inutilizados, con un coste además aproximado de 1.500 hombres (que seguirían sin paga; es necesario buscar algo más para establecer una explicación lógica a un proceso tan violento).

Como contrapartida, las fuerzas de Luis de Córdova, también de camino al Estrecho, llevaron a cabo tiempo después la acción punitiva quizás más importante de la Marina española durante la contienda contra Gran Bretaña en el eje Atlántico-Mediterráneo. A principios de 1780 interceptaron uno de los mayores convoyes ingleses en las inmediaciones del Cabo de San Vicente, capturando a sus unidades y haciéndose con una presa total por un valor superior al millón de libras esterlinas de las de entonces. En aquella ocasión, el daño a la Armada británica fue grande, pues se esperaba con urgencia dicho convoy al objeto de apoyar los movimientos de Londres en las Trece Colonias. ¿Se produjo alguna reacción popular de entusiasmo? Por los datos, la respuesta parece afirmativa. La reacción popular de entusiasmo fue inmediata en cuanto al éxito de una «causa político-social común triunfante», siguiendo nuestro marco de hipótesis. Además podrían así cobrarse los atrasos. De este modo, según parece, cuando la noticia llegó a la Península se convirtió en una victoria compartida y *colectiva* entre el conjunto de las elites, las capas medias y las capas populares (estas últimas muy castigadas por la Armada británica

37. PANERO, Daniel: *La campaña de Gibraltar 1779-1783*. Madrid: Almena Ediciones. TERRÓN PONCE, José Luis: *El Gran Ataque a Gibraltar de 1782*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2000.

38. Véase SYRETT, David: *The Rodney Papers: selections from the correspondence of Admiral Lord Rodney* 2007. Surrey: Ashgate Publishing Ltd., 2007.

en el Sur del propio litoral al obstaculizar, como hemos dicho, las labores de pesca cotidiana que resultaban esenciales para el sustento de miles de familias<sup>39</sup>.

De otra parte, dicha refriega se habría de transformar en el prolegómeno de un nuevo y duro combate de desgaste en las inmediaciones del Cabo Espartel, esta vez entre los almirantes aliados Córdoba y Rochechouart frente a los almirantes británicos Howe y Barrington<sup>40</sup>, con un total conjunto de entre 18.000 y 20.000 hombres, de nuevo motivo digno de futuras explicaciones. Los ingleses vieron cómo quedaban en muy mal estado cinco de sus navíos de dos puentes y una fragata. Por tanto, la Flota británica sufriría graves daños; no obstante, el almirante Howe consiguió, al amparo del tiempo que duró la refriega, que un amplio convoy de abastecimiento pudiese arribar a Gibraltar, bloqueando las posibilidades de un nuevo asalto desde el Océano. En tal sentido, para la población costera del litoral español la posible percepción de una «identidad común» tuvo que acrecentarse ante el ascenso de número de voluntarios de la zona, pues además el recrudescimiento del Sitio de Gibraltar no solo tocaría factores emocionales con respecto a la percepción de «patria» y «territorio» en toda el área, sino que igualmente agudizaba los inconvenientes para una subsistencia pesquera, insistimos, entre miles de individuos; todo ello siguiendo el contexto y la hipótesis marcados<sup>41</sup>. Desde otro ángulo, este combate sería también crucial: dentro del marco de la alianza de elites hispano-francesa contra Inglaterra en pos de la Independencia de los Estados Unidos, la Plaza de Gibraltar, la llave de los convoyes de París y Madrid entre el Mediterráneo y el Atlántico, ya no se podía tomar por mar. La segunda fase para el asedio a Gibraltar se desencadenó entonces por tierra (incluyendo el reclutamiento, no siempre legal, de muchos miembros de las capas populares españolas). Pero la tenaz defensa británica del Peñón, y sus amplios medios técnicos, impidieron nuevamente que se pudiese ocupar. Eso sí, la *Royal Navy* continuaría dividida al tener que situar otra vez muchas de sus naves sobre el Estrecho. En una contextualización general, este tipo de política de desgaste naval estaba dando sus frutos, aun de nuevo con graves pérdidas humanas para la Armada (en dicha última refriega se superaron las 2.500 bajas)... Es decir, sin los éxitos territoriales esperados. Empero se había conseguido uno de los fines más destacados de la alianza: el Reino Unido había tenido que emplear a un buen número de buques para no perder el control de una de sus principales posesiones estratégicas europeas, navíos que no se pudieron marinar hacia América y dañar el progresivo

39. Acerca de esta conflictividad, véase FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón...*, *op. cit.*, vols. VI y VII.

40. En FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón...*, *op. cit.*, vols. VI y VII. «Combate de cabo Espartel», tomo VII (1759-1788), pp. 330-257 (el tomo VII completo analiza en conjunto la intervención de España en la Guerra de la Independencia norteamericana).

41. Para estas cuestiones, véanse datos procedentes del Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (Ciudad Real), Sección de Matrículas y Pesca (397 legs.), legajos del intervalo referencial 1778/1806.

proceso de independencia estadounidense, permitiendo al grueso de la Flota francesa entonces jugar luego un papel decisivo en los triunfos independentistas<sup>42</sup>. Tales circunstancias serían vitales para desencadenar los más destacados éxitos estatales hispano-franceses en América, incluyendo un plan de ataque a gran escala por tierra contra la retaguardia geográfica de las fuerzas británicas. De este modo, entre 1780 y 1781, y aprovechando la debilidad de la Flota inglesa en el Caribe, el general español Bernardo de Gálvez recuperaba la Florida, tras la batalla de Pensacola, con el apoyo táctico de la Armada desde La Habana y tropas procedentes de La Luisiana. Los ingleses perdían, por lo tanto, desde el Sur de las Trece Colonias, su cobertura logística. Dichas circunstancias llevarían finalmente, durante el otoño de 1781, a las dos victorias más importantes de Francia en apoyo de los emancipadores: la batalla de Chesapeake en septiembre y la definitiva batalla de Yorktown en octubre, que marcarían la derrota completa de Gran Bretaña en América y en el conjunto de la guerra. La Flota española y sus acciones entre el Mediterráneo y el Atlántico habían servido así de «parachoques» desde Europa. De hecho, la victoria más importante de aquel conflicto, la referida batalla de Yorktown, fue un combate mixto «tierra-mar» (con el antecedente además del enfrentamiento de Chesapeake). Empero, ante el número de navíos y la lógica de los datos, cuantificación de fuerzas y apoyo documental, la victoria de Yorktown se hizo también posible gracias al desgaste naval de Rodney y Howe sucesivamente ante los buques de Lángara, Córdoba y Rochechouart, entre 1780 y 1782, en el mentado eje Atlántico-Mediterráneo. En conjunto, todo ello permitió, de un lado u otro del Atlántico, la consolidación del control costero de Estados Unidos por parte de los independentistas y de la Flota francesa a lo largo de 1782, así como el fortalecimiento de la Armada hispana en el Mediterráneo frente a la *Royal Navy*. Finalmente, la cuestión bélica del reconocimiento por parte británica de la derrota en la guerra, y de la propia independencia norteamericana, se zanjó con el Tratado de Versalles de 1783 (junto a la incorporación otra vez a España de La Habana y Manila y otros territorios ultramarinos). No obstante, entre 1783 y 1789, fecha esta última de la Revolución francesa, únicamente habría seis años. En tal fase, y las consecuencias a lo largo del período revolucionario, los conceptos de «identidad nacional» desde las respectivas armadas y de aquella guerra en sí misma se verían claramente alterados y, por supuesto, en actual período de estudio.

7. A MODO DE EPÍLOGO. CONCLUSIONES ABIERTAS: EL IMPACTO DE LA GUERRA SOBRE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA E HISPANOAMERICANA

¿Cómo afectó la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos al posible fenómeno de «identidad nacional» desde el mar sobre la sociedad española e

42. Sobre la Batalla de Yorktown, en GARDNER, Allen: *A Naval History of the American Revolution*. New York: Rusell&Rusell, 1962.

hispano-americana en general? ¿podría hablarse incluso de «identidad nacional» y de «nacionalización» en todas sus consecuencias? Las respuestas son a la vez claras, pero también complejas. De un lado, los datos demuestran que el fenómeno de la «identidad nacional» interclasista salió fortalecido del conflicto, especialmente en áreas meridionales de la Península y en zonas específicas de la América hispana, redundado abiertamente en el proceso de «nacionalización» iniciado por entonces. Pero, de otro lado, se nos plantea una clara disyuntiva: pensamos que dicho fenómeno entró en franca transmutación de ideas (esencialmente entre las elites intelectuales) sobre el naciente concepto de «nación» contemporánea, tanto en territorio peninsular como hispanoamericano, exponiendo los primeros atisbos de ruptura del planteamiento de «identidad» entre dos épocas; es decir, las fisuras entre el Antiguo Régimen y un posible conjunto territorial hispano basado en mayores libertades públicas, tesitura que, sin embargo, como ya se ha advertido, no tomaría forma definitiva hasta varias décadas después<sup>43</sup>.

En último término, la Armada funcionaría dentro de nuestra hipótesis como potente nexo de unión en el fenómeno de dicha «identidad» desde el final de la independencia norteamericana (1783) hasta la destrucción completa de la capacidad estratégica de la Flota tras las consecuencias de la batalla de Trafalgar (1805). Empero, no debemos olvidar la influencia del concepto de «libertad» desde los Estados Unidos (especialmente además con respecto a su incidencia en Francia). Por otra parte, es necesario recordar que en Norteamérica no se abole el corazón jurídico del Antiguo Régimen para independizarse (ya está diluido desde el Reino Unido tras la Revolución inglesa de 1688). Por el contrario, tanto en Francia, como luego en las colonias españolas, la independencia habría de pasar por dicha abolición jurídica del Antiguo Régimen, lo cual representó una clara carga añadida en el diseño de la nueva «identidad». No obstante, y al cabo del tiempo, la escisión posterior en Hispanoamérica entre los «libertadores» y los leales al concepto tradicional de «la patria española» y su confusión con el naciente concepto de «nación» española contemporánea, tendría así de trasfondo la propia independencia de los Estados Unidos como modelo de «*identidad nacional*» bajo los parámetros de la «*soberanía del pueblo*»<sup>44</sup>. Empero, y por datos desarrollados desde el aparato

43. Tal aserto, aunque podamos reposarlo en datos archivísticos (Archivo General de la Marina y Archivo Histórico Nacional esencialmente), está sobre todo basado de nuevo en la lógica de la Historia. El apoyo a la independencia norteamericana hasta 1783 generó un amplio flujo de ideas reseñado por multitud de autores que, desde áreas septentrionales se extendió por el conjunto del Imperio español meridional, y tras la pérdida de la Flota en Trafalgar en 1805 (el elemento de unión) y del territorio peninsular salvo Cádiz durante la Guerra contra Francia, entre 1808 y 1813 (el viejo modelo de soberanía), la incidencia de la ausencia de la conexión atlántica acabaría transformándose en uno de los motivos claves de la libertad de las *identidades hispanoamericanas*. Al respecto, véase CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas...*, *op. cit.*, pp. 602-618.

44. Para el análisis político posterior de los albores de la Emancipación de Hispanoamérica y sus conexiones con la Península, en BAHAMONDE MAGRO, Ángel y MARTÍNEZ MARTÍN, Jesús: *Historia de España. Siglo XIX*. Madrid: Cátedra, 1996, pp. 104-115.

archivístico, dentro del contexto de la sociedad peninsular hispana, la victoria sobre Gran Bretaña en 1783 se podría tomar mayoritariamente, desde las elites a las capas populares, como un éxito de «identidad» frente al inglés, frente «al otro», concibiendo a la Armada como principal elemento fáctico de dicho éxito. Y ello, por encima incluso de las cuestiones de subsistencia, los estragos bélicos y el gran número de bajas provocado por dicho conflicto (bajas que llegaron a ascender por parte española de entre 9.500 y 10.800 hombres, según cálculos aproximados). No obstante, percibimos que tras dicho conflicto, y aun bajo las directrices de la «causa común» frente al Reino Unido, siguen sin quedar claros e incluso interrelacionados, insistimos, los conceptos de «patria» y de «nación», estando el primero muy vinculado con las capas populares y las clases medias por todos los informes revisados, así como el segundo mucho más unido a las elites y a las capas medias altas. Aun con todo, y alentada además por el éxito general del triunfo sobre el Reino Unido en la emancipación norteamericana, bien a través del concepto de «patria», bien en función del concepto de «nación» en transformación, de «Estado» y de «Corona», la Marina española no dejó de crecer como alternativa de subsistencia social y como base a la vez de una más amplia cobertura estratégica en el Atlántico. Pero entre los siglos XVIII y XIX la enorme Marina carolina, la aludida tercera del mundo, dejaría de existir, y «hundida la Flota, hundido el Estado». La incidencia de la Era Napoleónica en la nueva forja de las «identidades nacionales» y sus correspondientes contradicciones sería la clave de semejante proceso, incluso más allá que los parámetros ideológicos procedentes directamente de la etapa anterior que representó la Revolución francesa. Y concretamente para el caso español, porque a partir de 1805 ya no existiría la Flota Transatlántica, y la nueva tesitura histórica provocó que «el otro» fuese a partir del 2 de mayo de 1808, y de nuevo popularmente «... el francés», ante una invasión territorial en toda regla. En esta otra ocasión «hundido el Estado, surgió la Nación» (la «nación» contemporánea, fruto de la mezcla de lo antiguo y lo nuevo; de continuidades y de rupturas). No obstante, dentro de nuestra hipótesis resulta evidente que las bases pretéritas de una «identidad nacional» común hispana se habían forjado previamente, no solo en tierra, sino especialmente en la mar y de forma esencial bajo los parámetros de la referida Armada carolina.

Es más, la derrota de Trafalgar el 21 de octubre de 1805 acabó teniendo desde el Océano muy amplias repercusiones en tierra, tanto entre las elites gobernantes, como entre las capas medias y las capas populares de la sociedad peninsular e, inclusive, hispanoamericana<sup>45</sup>. Para la circunstancia francesa porque la Armada imperial no poseía suficiente cualificación para rivalizar con la *Royal Navy*, ni en mandos, ni en calidad de marinería, ni en medios técnicos; así, gran parte de la «identidad nacional» francesa vendría de la mano de los imparables éxitos terrestres

45. En tal sentido, véase CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y GALLEGO PALOMARES, José Ángel: *La Guerra de la Independencia. Historia bélica, pueblo y nación en España (1808-1814)*. Salamanca:Ediciones de la Universidad de Salamanca, 2008.

de la *Grande Armée*. Para el caso británico, la etapa napoleónica significó una evidente reafirmación de su «identidad nacional» desde la mayoría de los estratos de su sociedad ante los datos a la vista, pero con una dirección clave: desde la *Royal Navy* y sus victorias hacia las pautas mentales de su cualificado aunque reducido Ejército de Tierra (es decir, de Trafalgar a Waterloo se encuentra en medio de la Historia la poderosa Marina del Reino Unido). Para el caso español, a partir de 1808 y hasta 1814, es decir, durante la Guerra de la Independencia en España, el proceso de «identidad nacional» interclasista se refuerza ampliamente entre la mayoría de los sectores de la sociedad peninsular. Aun con las excepciones correspondientes, la Invasión Napoleónica aunó más que dividió, incluyendo áreas regionales cuyos habitantes jamás habían visto la mar. Como hemos dicho, se trataba de una «identidad nacional» basada en el marco terrestre, pero, con demostrables datos, forjada previamente en la incidencia social y política de la Armada del XVIII incluido, insistimos, el estandarte nacional; todo ello según podemos derivar de las conclusiones de nuestras hipótesis. No obstante, y aunque nunca se pondría en duda entre la mayoría opuesta a la invasión el concepto de la «identidad de España» durante aquel tiempo, es ya plausible observar las amplias diferencias internas entre las nociones de «patria» y «nación», bien por separado, bien aunadas, especialmente a partir de la Obra de Cádiz desde 1810 y, en específico, desde la Constitución de 1812. En plena guerra contra los invasores napoleónicos, se transformaba no la existencia, sino la esencia de la percepción de «nación»... En lontananza, la gran fisura histórica de la «identidad nacional» para la época: las duras guerras de la Independencia de lo que fuese una vez la América hispana.