



Anuario de Estudios Atlánticos
ISSN: 0570-4065
casacolon@grancanaria.com
Cabildo de Gran Canaria
España

Gil Olcina, Antonio
Canarias en la carrera de indias: Los vientos de la travesía
Anuario de Estudios Atlánticos, vol. AEA, núm. 65, 2019, -Febrero, pp. 1-8
Cabildo de Gran Canaria
España

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=274458016036>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



CANARIAS EN LA CARRERA DE INDIAS: LOS VIENTOS DE LA TRAVESÍA

THE CANARY ISLANDS ON THE WEST INDIES ROUTE: THE TRADE WINDS

Antonio Gil Olcina*

Recibido: 26 de febrero de 2018

Aceptado: 20 de marzo de 2018

Cómo citar este artículo/Citation: Antonio Gil Olcina (2018). Canarias en la carrera de indias: Los vientos de la travesía. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 65: 065-023.
<http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10270>

Resumen: La denominada Carrera de Indias, conexión naval entre los virreinos americanos y la Península, incluía la etapa de Canarias, desde donde los alisios permitían a los galeones la travesía del Atlántico, largo trayecto no exento de riesgos naturales y bélicos. Entre los primeros contaban las zonas de calmas (Pferdebreiten, horse latitudes, latitudes de los caballos), que inmovilizaban a los veleros; y, en abierto contraste, los ciclones tropicales o huracanes, que los desarbolaban y echaban a pique. Por su parte, los peligros bélicos consistieron, durante tres siglos, en continuos ataques de corsarios, filibusteros y flotas enemigas, con ingleses y holandeses en primer término. Para enfrentar esta amenaza, la corona española hubo de construir plazas fuertes e impulsar, sobre todo en el setecientos, una decidida política naval (Patiño, Ensenada, Floridablanca). La destrucción de la flota en Trafalgar (1805) conllevó, a un tiempo, la desprotección de la Carrera de Indias y, tras la guerra napoleónica, la emancipación del imperio americano.

Palabras clave: Alisios, zonas de calmas, huracanes, amenazas bélicas, plazas fuertes, astilleros, supremacía naval inglesa.

Abstract: The West Indies Route (Carrera de Indias), the naval connection between the New World territories and the Iberian Peninsula, included the Canary Islands from where the trade winds allowed the galleons to cross the Atlantic, a long voyage that was not exempt from natural and bellicose hazards. The former included the areas of calm known as the horse latitudes (Pferdebreiten), which immobilised sailing ships; and, in total contrast, tropical cyclones or hurricanes, which resulted in broken masts and lost vessels. The bellicose hazards consisted, over three centuries, of continuous attacks by corsairs, filibusters and enemy fleets, with the English and Dutch to the fore. To confront this threat, it was necessary for the Spanish Crown to build fortifications and to introduce, especially during the eighteenth century, a strong naval policy (Patiño, Ensenada, Floridablanca). The destruction of the fleet at Trafalgar (1805) led, at the same time, to the lack of protection of the West Indies Route and, with the Napoleonic War, to the independence of the American empire.

Keywords: Trade winds, calm areas, hurricanes, bellicose threats, fortresses, shipyards, English naval supremacy.

En la navegación a vela, la conexión entre las fachadas oriental y occidental del Atlántico fue posible merced al soplo del alisio. La etimología de este vocablo es griega, alisio deriva del término $\alpha\lambda\zeta$ (mar); así pues, la expresión vientos alisios significa, literalmente, vientos marítimos: en efecto, nacen en los máximos subtropicales (anticiclones de Azores y Santa Elena, en el Atlántico Norte y Sur, respectivamente), de sus fachadas a menor latitud, sobre el océano; y circulan en él, generando los denominados “climas del alisio” en las franjas costeras donde finalizan sus recorridos. En relación con

* Instituto Interuniversitario de Geografía, Universidad de Alicante; Edificio Institutos Universitarios, Carretera de San Vicente s/n, San Vicente del Raspeig. Alicante. España. Teléfono: +34 965903426; correo electrónico: antonio.gil@ua.es

que hacían posible la comunicación entre dichas orillas, surgieron denominaciones alusivas: así, los alemanes los llamaron *passatwindes*, o sea, vientos de la travesía, incorporando el lusismo *passata* (travesía), la del Atlántico, entre Lisboa y las costas brasileñas; y, con carácter general, la que se efectuaba entre la península Ibérica a Canarias y las Indias occidentales; también vientos del comercio (*tradewinds*), aunque se tratase de una actividad mercantil de especiales connotaciones, al identificarse, en buena medida, con el tráfico negrero entre África y América.

Es de notar que la conquista de Canarias, en el cuatrocientos, conoce dos etapas perfectamente diferenciadas, Tratado de Alcaçobas-Toledo (1479) por medio. En los inicios de la centuria, el protagonismo corresponde al caballero normando Juan de Bethencourt y a su socio Gadifer de La Salle, quienes, con autorización de Enrique III de Castilla, al que reconocieron por señor y prestaron vasallaje, conquistaron las islas de Lanzarote (1402), El Hierro (1405) y Fuerteventura (1403). Más tardía fue la incorporación a Castilla de Gran Canaria (1483), vencido el Guanarteme Tenesor, y Tenerife (1496), luego de derrotar Alonso Fernández de Lugo al Mencey Bencomo.

En el primer viaje colombino, la última tierra castellana donde tocó Colón fue La Gomera. Desde 1500 los galeones y navíos que hacían la Carrera de Indias partían de Sevilla, hasta 1717, año en que la Casa de Contratación pasó a Cádiz; y descendían, en latitud, una decena de grados, hasta alguna de las Canarias occidentales habitualmente, para hacer aguada por última vez, antes de efectuar, impulsados por el alisio, viento marítimo o *passatwinde*, la travesía del Atlántico. Luego de 1778, decretada la libertad de comercio por Carlos III, concluyó el monopolio gaditano, por lo que los barcos que comenzaban, en Canarias, la Carrera de Indias procedían de los distintos puertos españoles. Es de recordar que hasta Trafalgar (1805), cuando el absoluto dominio de los mares por Inglaterra generalizó Greenwich como meridiano de referencia, esta función había sido asumida, en gran medida, por el Meridiano de El Hierro, ya que, en la isla, fue elegida la Punta Orchilla para determinar el meridiano universal, al ser el punto más occidental de las tierras españolas en la fachada oriental del Atlántico.

ALISIOS

En primera aproximación, cabe hablar de los alisios como del gran flujo del este que interesa una banda de 25° de latitud, por término medio, en cada hemisferio: aproximadamente, una cuarta parte del planeta y la tercera de los océanos. Resulta, más que oportuno, obligado subrayar que los alisios carecen de una fuente continua, a 30-35° de latitud, en cada hemisferio; los hogares o manantiales de los alisios son los anticiclones subtropicales, y soplan, única y exclusivamente, a partir de sus fachadas más cercanas al ecuador. Configuran, en conjunto, un gran flujo del este, son vientos del NE o ENE en el hemisferio septentrional, y del SE o ESE en el austral; de todo ello, se infiere que no son vientos regidos por el principio de conservación del torbellino absoluto.

Tempranamente, dada su singular trascendencia para la navegación a vela, se pretendió justificar la presencia de este flujo de componente este. Ya, en 1735, Hadley relacionó los referidos rumbos con las diferencias de velocidad lineal que ofrece, en función de la latitud ($e=2\pi r$), la rotación terrestre, máxima (465 m/s) en el ecuador y mínima, nula, en los polos. Transcurrido un siglo largo, en 1856, Ferrel introdujo, para justificar su modelo, la fuerza aparente de Coriolis, es decir, la incidencia real del torbellino absoluto. El esquema resulta bien atrayente, pero con inconveniente insuperable, que conduce al absurdo, por el valor nulo del torbellino absoluto en el ecuador ($V_g = \frac{G}{2d\omega \sin\alpha}$, de manera que, si rigiese en el ecuador, $V_g = \alpha$).

Se ha insistido asimismo en la velocidad regular del alisio. Los alisios son, en general, vientos de recorrido reducido. Pero ello no significa que no experimenten modificaciones de aquella, en íntima relación con la potencia variable del máximo subtropical del que proceden y de la distribución de presiones; de ahí que los alisios sean, por término medio, más veloces en el invierno correspondiente, cuando resulta más eficaz la alimentación de las altas presiones subtropicales por los denominados, en la terminología noruega, “anticiclones fin de familia”. Sin embargo, es también de resaltar que es en invierno cuando la banda o zona del alisio conoce, en el hemisferio correspondiente, su menor amplitud, al producirse el descenso latitudinal de la subsidencia subtropical y, con ella, de los máximos de idéntica naturaleza.

Esas variaciones de velocidad tienen importancia, no solo porque el viento sea más o menos rápido, sino también porque los contrastes de velocidad pueden originar convergencias; en este supuesto, bien elemental, *pousseès* o *surge-line*, capaces de generar ascensos. Se ha de tener bien presente este dato porque la zona del alisio, salvo que se produzcan alteraciones, es tranquila, cálida y seca: en principio, el aire conducido por el alisio, en contacto con aguas cálidas, donde el proceso de evaporación es activo e intenso, almacena vapor de agua y energía, gracias a la propia estructura del alisio; estable, merced a la inversión térmica o inversión del alisio, que pone techo al ascenso. En efecto, dicha inversión procura estabilidad y se hace patente por la presencia del llamado “mar de nubes” del alisio, integrado por estratocúmulos. La altitud y entidad de la inversión térmica no se mantienen invariables en la trayectoria del alisio, sino que, en el hemisferio septentrional, cuando este progresa hacia el suroeste, gana altitud y pierde valor, hasta difuminarse.

LA CARRERA DE INDIAS, CORDÓN UMBILICAL DEL IMPERIO HISPÁNICO

La Carrera de Indias la hicieron durante los siglos XVI y XVII los galeones, llamados así por su semejanza de formas con la galera, si bien eran menos largos que estas, y más que la nave: la relación entre manga y eslora oscilaba entre tercio y quinto; su pantoque era bastante menos pronunciado que el de la nave y resultaba más veloz que esta. Los galeones poseían dos o tres cubiertas y aparejaban tres o cuatro palos con velas cuadradas, denominados trinquete, mayor y mesana. De los numerosos galeones que integraban la Armada Invencible, el de mayor desplazamiento alcanzaba 1000 toneladas y artillaba 50 piezas.

Galeones eran los bajeles mercantes que la monarquía española enviaba a tierras americanas para traer los metales preciosos. En número de doce, con los nombres de cada uno de los apóstoles, salían de Sevilla, dos veces al año, con fuerte escolta. Se dirigían, en primer lugar, a Canarias, pasaban entre Tobago y Granada y fondeaban en el río de la Hacha. Después lo hacían en Cartagena de Indias, en donde solían hacer una estadía de dos meses para recoger los distintos envíos de metales preciosos; y luego se dirigían, desde Cartagena de Indias a otras plazas fortificadas como Porto Bello, Veracruz y La Habana para regresar luego a Sevilla, ciudad reemplazada más tarde por Cádiz. Fundada en 1533 por Pedro de Heredia, Cartagena de Indias fue una de las plazas claves del imperio ultramarino y, al igual que La Habana, puerto fortificado al máximo; inmejorable ejemplo de arquitectura militar, hubo de enfrentar los ataques de flotas enemigas y asaltos de piratas, sobre todo en 1586 y 1697. En el virreinato de Nueva España, la plaza fuerte de primer orden en el Atlántico fue Veracruz, puerto de desembarque de todos los virreyes y visitantes procedentes de España. Una elevada y poderosa muralla circundaba el puerto; poseía siete grandes puertas, reservada una de ellas al uso exclusivo del virrey. Fue repetidamente bombardeada por escuadras extranjeras y saqueada varias veces por bucaneros.

En La Habana, los ataques de Drake y otros piratas requirieron completar y reforzar las defensas existentes y para ello se contó con el ingeniero Bautista Antonelli, italiano al servicio de la monarquía española que proyectó el castillo de San Salvador de la Punta y el del Morro o de los Tres Reyes, cada uno de ellos dominaba un extremo de la bahía. El sistema defensivo sería completado, en el siglo XVIII, con la fortaleza de San Carlos (1763-1774), diseñada y dirigidas sus obras por Silvestre Abarca y Pedro Medina. Durante la Guerra de los Siete Años, en junio de 1762, la ciudad fue sitiada por un ejército británico con más de 10000 hombres, transportados por más de cien navíos, al mando del Almirante Pocock. Luego de meses de sitio, finalmente, el 12 de agosto de 1762, el gobernador de la plaza, Juan Pardo Portocarrero, capitulaba ante el jefe de las tropas británicas, Conde de Albermale. Por la Paz de París (1763), los británicos evacuaron La Habana. Reconstruidas las murallas, La Habana recobró y aumentó su actividad a favor de la libertad de comercio (1778), ampliado un año después a países aliados de España. Por entonces, en un año, entraron en el puerto más de doscientos navíos y cinco mil embarcaciones de cabotaje, con una recaudación en la aduana superior a medio millón de pesos de plata.

Es de resaltar que la política naval encaminada a contar con una armada capaz de enfrentar la agobiante supremacía inglesa, con el objetivo de asegurar la Carrera de Indias, no nació entonces ni fue, en modo alguno, preocupación única de Ensenada, sino que estuvo también ampliamente presente, antes y después, en los reinados de Felipe V y Carlos III. Tras padecer el completo dominio

del mar por Holanda y, sobre todo, Inglaterra en la Guerra de Sucesión, Felipe V creó la Secretaría de Marina y nombró para ella, en 1713, a Bernardo Tinajero de la Escalera, iniciando así una pronta política de construcción naval que robustecería enérgicamente José Patiño, intendente general de Marina y Ejército, y luego secretario de Marina e Indias. A su inteligente y eficaz gestión se debió la apertura y el elevado rendimiento de los astilleros de La Carraca (Cádiz), Cartagena, Ferrol, Guarnizo y La Habana. Así, del cántabro “Guarnizo”, topónimo sustituido por el de “Astillero”, salieron poderosos navíos de línea, como el Real Felipe (114 cañones) o el San Juan Nepomuceno; incluyamos también en el haber del ministro la fundación e instalación en Cádiz de la Real Compañía de Caballeros Guardiamarinas (1717) para formar la oficialidad necesaria, en la que sin tardanza abundarían marinos justamente célebres por sus brillantísimas ejecutorias. En resumidas cuentas, al producirse el deceso de Patiño (1736), la armada española contaba ya 59 unidades, que sumaban más de 2.500 cañones.

Luego del paréntesis abierto por la exoneración de Ensenada (1754), con el neutralismo a ultranza que caracteriza, con Wall de Primer Secretario y Arriaga en Marina, el lustro final del reinado de Fernando VI, es de resaltar la extraordinaria actividad, bajo Carlos III, del astillero de La Habana, el más importante con diferencia al unir, a situación y emplazamientos privilegiados, la excepcional disponibilidad de maderas imputrescibles (caoba, júcaro, caiguarán, primordialmente). Allí fue botada, en 1769, la mayor nave, el coloso de la época, el Santísima Trinidad, sobrenombrado por los marinos “El Escorial de los Mares”, de 4 puentes, 220 pies (61 m) de eslora, 58 de manga y 28 de puntal, con 116 troneras o bocas de fuego iniciales, aumentadas más tarde a 140, entre cañones y carronadas. En el transcurso de un siglo, desde el astillero cubano se hicieron, por primera vez, a la mar 197 barcos. Por lo demás, sería la construcción naval motivo directo y capital de la conspiración tramada por el embajador inglés en Madrid, Benjamín Keene, a quien se atribuyera, entre otras frases relativas al cese de Ensenada, el 20 de junio de 1754, algunas del tenor siguiente: «Hemos podido al fin desembarazarnos de este hombre débil, vano y, sobre todo, tan altanero, enemigo de Inglaterra»; y otras concernientes a los motivos de la conjura, como la que argüía «el proceso de las obras marítimas cuando pasa más allá del servicio ordinario de este país, nunca han tenido ni nunca tendrán más fin que el de perjudicar a la Gran Bretaña», para concluir celebrando que «ya no se construirán más barcos en España».

El planteamiento de estricta neutralidad, que implicaba la utópica pretensión de “equilibrio americano”, sostenida por el secretario de estado Carvajal, entrañaba, empero, graves riesgos, que se hicieron bien patentes en la segunda fase del sistema fernandino de neutralidad, inspirado por el nuevo secretario de estado y anterior embajador en Londres, Ricardo Wall, con una política exterior puramente estática, al margen de trascendentales acontecimientos en el ámbito americano, con fuerte incremento de la amenaza inglesa al denominado “equilibrio indiano”, que obligaría a Carlos III a participar activamente en el enfrentamiento con Inglaterra, que, luego del serio traspies de la Paz de París (1763), con que finalizó la desfavorable Guerra de los Siete Años, concluiría venturosamente con la Paz de Versalles (1783), que supuso para la monarquía española la recuperación de Florida, Menorca y Colonia de Sacramento, al tiempo que Inglaterra hubo de reconocer la independencia de las trece colonias norteamericanas.

RIESGOS NATURALES DE LA TRAVESÍA

Cuando los galeones y navíos españoles dejaban el punto del archipiélago Canario, donde habían hecho aguada y las últimas operaciones de aprovisionamiento, se adentraban en un océano que no estaba exento de riesgos naturales, de doble y opuesto signo. Las embarcaciones podían quedar inmovilizadas en las extensas áreas de calma, inherentes a la subsidencia subtropical. Los máximos subtropicales, Azores y Santa Elena en el Atlántico, son centros de acción, cuasipermanentes, de origen primordialmente dinámico. Hay consenso sobre algunos de los mecanismos que intervienen en su génesis, aunque no sobre todos ellos, y menos aún a la hora de ponderar el protagonismo de cada uno. Constituye idea generalmente admitida que los anticiclones subtropicales se vinculan a la subsidencia subtropical; esta resulta de una convergencia en los niveles superiores, con descenso y divergencia en superficie. Así pues, el mecanismo esencial de estos máximos es la subsidencia subtropical, es decir, un descenso casi continuo de aire, y ello se deja sentir en la escasa circulación

horizontal y en la inhibición de precipitaciones. Recordemos que estas áreas fueron, tradicionalmente, conocidas por “latitudes de los caballos” (*horse latitudes, pferdebreiten*). La denominación alude a que las naves a vela, inmovilizadas en el seno de estas calmas, se veían obligadas a lanzar caballos por la borda ante el riesgo de que se agotase el agua de boca para la tripulación. Es de imaginar que el peligro era máximo cuando decidían prescindir de sus nobles auxiliares, decisivos, con frecuencia, en la batalla.

Por entero diferente de esta situación de calma y ausencia de viento es la presencia de un ciclón tropical, conducido por los alisios. La formación de estas perturbaciones es, sin duda, el fenómeno atmosférico más espectacular y de efectos más devastadores. En primera aproximación, un ciclón tropical puede definirse como una estructura ciclónica móvil en el ámbito intertropical -aunque puede desbordar este-, que moviliza enormes cantidades de energía. La génesis y desarrollo de ciclones tropicales encuentra en los meses de verano y otoño, por la temperatura del agua marina (>26°C), que proporciona la energía, su época preferente. Los ciclones tropicales reciben, en el Caribe, la denominación genérica de huracán, término alusivo a la trinidad divina de los mayas quichés llamada “Juracán”. Para individualizarlos, los navegantes y conquistadores hispanos recurrieron al santoral, de manera que un huracán (Huracán de San Joaquín, Huracán de Santa Ana, etc.) recibía el nombre del santo cuya onomástica se celebraba el día en que era avistado. En esencia, los rasgos que definen un ciclón tropical, diferenciándolo de cualquier otro tipo de perturbación planetaria, son su desarrollo entre 5° y 20° de latitud; el aire que los integra es homogéneo, cálido y húmedo; sus diámetros varían entre 200 y 600 km, raramente alcanzan o sobrepasan el millar; por lo general, su desplazamiento, en el seno del flujo de los alisios, no suele exceder velocidades de 25-30 km; llevan asociada nubosidad de tipo convectivo, primordialmente gigantescos cumulonimbos arremolinados en torno al ojo del ciclón; en su núcleo registran presiones inferiores a 950 hPa; se desplazan de este a oeste en el flujo de los alisios; y originan daños catastróficos en las áreas que afectan. Innecesario resulta encarecer que, en los siglos XVI a XVIII, buen número de galeones y otros navíos se fueron a pique alcanzados por un huracán. Abundan, en el Archivo de Indias, los expedientes concernientes a este tipo de naufragios.

CORSARIOS, PIRATAS Y FLOTAS ENEMIGAS EN LA CARRERA DE INDIAS

En los siglos XVI y XVII los riesgos de naturaleza bélica en la Carrera, aparte de filibusteros de muy varia procedencia, fueron protagonizados por corsarios ingleses, franceses y holandeses o por las armadas de estos países en guerra con la monarquía española. Tras la Guerra de Sucesión (Utrecht y Rastad, 1713-1714. Viena, 1725) los ingleses tuvieron, prácticamente, la exclusiva. Corsarios eran quienes, en caso de guerra entre dos naciones, se dedicaban, con autorización de uno de los gobiernos (*carta de marca o patente de corso*), a perseguir y capturar los barcos mercantes del otro. Durante los siglos XVI a XVIII era habitual que la nación que declaraba la guerra a otra hiciese público que expediría patentes de corso a sus súbditos y neutrales dispuestos a realizar este tipo de prácticas. Durante esas centurias, la solicitud de los documentos indicados fue muy frecuente, llegando incluso, a constituirse asociaciones capitalistas para explotar el corso. Galeones y fragatas hispanas, que transportaban metales preciosos, fueron las presas más codiciadas. A través del corso, célebres piratas, ingleses en particular, acabaron muy ricos, ennoblecidos y convertidos en almirantes de su flota. Ejemplos prototípicos constituyen Sir Francis Drake (1545-1595), Sir Thomas Cavendish (1555-1592) y Sir John Hawkins (1532-1595). Así, Drake, con apoyo explícito de Isabel I, entre 1577 y 1580, al mando de cinco barcos, luego de estragar y saquear numerosos establecimientos españoles en las costas americanas, fue el primer inglés en realizar la circunnavegación. En una nueva expedición a las Indias occidentales, entre 1585 y 1587, con 25 buques armados, unos por el gobierno inglés y otros por sociedades capitalistas deseosas de participar de los cuantiosos beneficios del corso, Drake regresó con un botín de 600.000 libras esterlinas. De notar es que el personaje, verdadero azote del imperio español y vicealmirante de la flota que se enfrentó a la Armada Invencible, contó, incluso, con un poema de Lope de Vega (*La Dragontea*). También tuvo destacada actuación contra la Armada Invencible Sir John Hawkins, pirata y negrero, que temporalmente perdió el favor real, derrotado, el año 1567, por los españoles. Corsario famoso fue también Thomas Cavendish, armado caballero por Isabel I. Su expedición más notoria la realizó entre 1586 y 1588: salió de Plymouth, con tres navíos, atravesó el Estrecho de Magallanes y remontó las costas chilena, peruana, colombiana y mejicana,

echando a pique una veintena de navíos españoles, y completó luego la circunnavegación, retornando a Plymouth el 9 de septiembre de 1588.

Junto a los corsarios, y sin *carta de marca* o *patente de corso*, animales de presa emboscados para atrapar o capturar mercantes españoles en la Carrera de Indias eran también los filibusteros de la isla de Tortuga (entre otros, Morgan, Lebasque, el Olonés, Picard, etc.). Por lo demás, tampoco faltaron ataques piráticos, sin declaración de guerra por medio, a cargo de la armada inglesa, como la acción perpetrada, en 1804, contra la fragata Nuestra Señora de la Mercedes. Numerosas fueron las intentonas contra el archipiélago canario, auténtica puerta de la Carrera de Indias. Así, Gran Canaria fue atacada por piratas ingleses (Sir Francis Drake, 1595), franceses y neerlandeses (Van der Does, 1599). Contra Tenerife hubo, en el transcurso de la Guerra de los Siete Años, en 1762, una intentona, sin éxito, rechazada. Sin que faltase alguna incursión pirática devastadora, como la que sufrió, por parte de los berberiscos, La Gomera en 1618.

EPISODIO TERMINAL DE LA CARRERA DE INDIAS: TRAFALGAR (1805)

En Francia, tras la reunión de los Estados Generales, en Versalles, el 5 de mayo de 1789, y su transformación en Asamblea Nacional Constituyente el 9 de julio, los acontecimientos, desde ese mismo mes de 1792, se sucedieron y se agravaron con inusitada rapidez: abolición de la monarquía el 10 de agosto de 1792, proclamación de la República el 22 de septiembre y condena a muerte por la Convención, el 19 de enero de 1793, de Luis XVI, guillotinado dos días después. Con todo fundamento, Reglá destacó el:

insoluble dilema de la época de Carlos IV entre la alianza ideológica con la Europa legitimista contra la Revolución -lo que significaba caer en brazos de Inglaterra, el adversario tradicional en los mares y en América- y la alianza estratégica con los gobiernos revolucionarios franceses contras las coaliciones europeas dominadas por Inglaterra...(REGLÁ, 1963). → NOTA A PIE DE PÁGINA

Tras la ejecución de Luis XVI, el dilema quedó, al menos temporalmente, resuelto por la fuerza de los hechos: España hizo causa común con la Europa legitimista y luchó contra la Revolución (1793-1795). Sin embargo, tras la Paz de Basilea (22 de julio de 1795), se produjo, como si de un nuevo pacto de Familia se tratase, la alianza con el Directorio, propiciada por la reacción moderada subsiguiente a la caída de la Convención; en 1796, se firmaba el primer Tratado de San Ildefonso, que involucró, nuevamente, a España en la lucha contra Inglaterra. A consecuencia, Nelson, con la escuadra del Mediterráneo, venció en San Vicente y, ese mismo año, nombrado contralmirante, cooperó en el bloqueo de Cádiz, pero fue rechazado en Tenerife, donde perdió, además, un brazo. En 1800 se formalizaba el segundo Tratado de San Ildefonso, ratificado, al año siguiente, por el Convenio de Aranjuez, que ponía a la armada española al servicio de los planes napoleónicos de invasión de Inglaterra, con el desastroso resultado de la gran derrota de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.

A comienzos del ochocientos la supremacía naval inglesa era incontestable: en vísperas de Trafalgar, Lord Nelson mandaba la escuadra del Mediterráneo, que contaba con 26 navíos de línea, 19 fragatas y 24 corbetas y barcos pequeños. En total, 69 unidades, de las que solo 33 participaron en el combate de Trafalgar. Otra fuerza naval de similar entidad, al mando del Almirante Cornwallis, se hallaba frente a Ushart; algo menor era la de Lord Keith, situada entre Shetland y Beachy Head; otra, al frente de la cual se hallaba Lord Gardner, operaba en Irlanda; y una quinta escuadra, que obedecía a Sir J. Saumarez, permanecía cerca de las islas de Guernesey y Jersey. Además, en septiembre de 1805, los astilleros ingleses construían 32 navíos de línea y 10 más, también para la flota inglesa, en instalaciones rusas, a los que se añadían, asimismo en los primeros, 37 fragatas. En suma, una inimaginable derrota inglesa en Trafalgar habría supuesto un serio contratiempo, pero, en modo alguno, un acontecimiento insuperable, como lo fue en el mar para España y Francia.

En Trafalgar todo estuvo a favor de la armada inglesa, incluso el viento, al tener el barlovento. Por lo demás, la superioridad de la armada de Nelson -27 navíos de tres puentes, integrantes de un conjunto homogéneo, sumamente eficaz y operativo- sobre el combinado francoespañol, dispar y sin la necesaria interrelación, que formaban 18 navíos franceses y 15 españoles, más 5 fragatas y 2 bergantines de aquella nacionalidad. En tripulaciones y dotaciones, la completa superioridad inglesa

no ofrecía duda alguna: la escuadra inglesa estaba servida por marinería perfectamente instruida y entrenada. La situación en el combinado francoespañol era bien diferente: así, la escuadra española, con un exceso de 1.464 soldados de infantería de marina, padecía, en cambio, un déficit muy negativo de 723 artilleros de mar. Más grave aún era la escasa instrucción y destreza profesional de los artilleros de mar y marineros, nula en los embarcados como grumetes. Solo cinco, de los quince navíos españoles, y con serios desperfectos, consiguieron escapar; la flota aliada perdió 6.000 hombres (2.366 españoles y 3.494 franceses) por 1.214 los ingleses. La supremacía inglesa, tras Trafalgar, quedó robustecida y afianzada durante un siglo, hasta el primer conflicto mundial. Napoleón hubo de renunciar a todo proyecto de invasión de Inglaterra, adoptando el bloqueo continental. Las consecuencias fueron, por entero, funestas para el inmenso imperio ultramarino español. Poco antes, Humboldt había escrito:

Los dominios del rey de España son de mayor extensión que las vastas regiones que Gran Bretaña o Turquía poseen en Asia. Se dividen en nueve grandes gobiernos... Cinco de ellos, a saber: los virreinos del Perú y de Nueva Granda, las capitanías generales de Guatemala, Puerto Rico y Caracas, están comprendidas en la zona tórrida; las otras cuatro divisiones, esto es, el virreinato de México, el de Buenos Aires, la capitanía general de Chile y la de La Habana, en la que se comprenden las Floridas, abrazan países cuya mayor parte está fuera de los trópicos, o sea en la zona templada.

En el ámbito americano, el desastre de Trafalgar supuso la abdicación de la escuadra española en el Atlántico, con desvanecimiento de la Carrera de Indias. Su consecuencia inmediata fue la emancipación americana, apoyada por Inglaterra.

Tras las guerras napoleónicas, Inglaterra y Estados Unidos se opusieron, tajantemente, a la extensión al ámbito americano del sistema de la Santa Alianza. Inglaterra advirtió a Francia que cualquier intervención proespañola en tierras americanas tendría como respuesta, por su parte, el reconocimiento formal de la independencia de los nuevos países. Al mismo tiempo, los Estados Unidos declaraban que «toda intervención de una potencia europea en el conflicto entre España y sus antiguos virreinos y capitanías generales, sería tenida como una disposición inamistosa hacia Estados Unidos». Entre 1814 y 1824 se produjo una aceleración del movimiento independentista, consumado con la derrota española de Ayacucho, diciembre de 1824, en el virreinato de Perú. Casi un lustro antes, en el intervalo 1816-1820, tuvieron lugar las grandes expediciones de los sublevados, con las victorias de San Martín en Chacabuco (1817) y Bolívar en Boyacá (1819). Entre 1820 y 1824 se produce la crisis definitiva del poder español en Hispanoamérica, a favor del pronunciamiento, en Cabezas de San Juan (Sevilla), del general Rafael de Riego al frente del ejército que debía reprimir el levantamiento americano. Todo ello no era sino la consecuencia lógica y obligada de la pérdida de conexión entre la metrópoli y el antiguo imperio ultramarino.

REFERENCIAS

- ALBEROLA ROMÁ, A., MAS GALVAÑ, C. y DIE MACULET, R. (Eds) (2015). *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante, España: Univ. de Alicante.
- BLASCO NÚÑEZ, J. M^a (2014). *La armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Barcelona, España: IZAR Construcciones Navales Militares, S.A.
- CIPOLLA, C. M. (1967). *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700*. Barcelona, España.
- FERNÁNDEZ DURO, J. M^a (1973). *Armada española desde la unión de Castilla y Aragón*. Madrid, España, Museo Naval.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1976). *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Sevilla, España.
- GARCÍA CÁRCCEL, R. (2012). «El discurso sobre la nación y la memoria histórica del siglo XVIII». En *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Granada, España.
- GUIMERA, A. y PERALTA, V. (Coords) (2005). *El equilibrio de los Imperios: de Utrech a Trafalgar*. Madrid, España.

- GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (1996). *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida, España: Ed. Milenio.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (2001). *Fernando VI*. Madrid, España: Arlanza Ediciones.
- MARÍAS, J. (1963). *La España posible en tiempos de Carlos III*. Madrid, España: Sociedad de Estudios y Publicaciones.
- MARTÍNEZ ALMIRA, M. (2006). «América en los informes de Jorge Juan» en *Canelobre*, 51. Alicante, España: Inst. de Cultura Juan Gil-Albert.
- MERINO NAVARRO, J.P. (1981). *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria.
- PUIG-SAMPER, M. A. (2015). «Las expediciones científicas a la América Hispana en la primera mitad del siglo XVIII». En *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1947). *Los viajes de John Hawkins a América, 1562-1595*. Sevilla, España: Escuela de Estudios Hispánicos.
- SANTA CRUZ, X. de (2000). «Marinos canarios integrados en la Armada Real. Pruebas de ingreso de los guardias marinos conservadas en el Archivo de la Armada en El Viso del Marqués (Ciudad Real)». En *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 46. Las Palmas de Gran Canaria, España: Cabildo de Gran Canaria.
- SARRAILH, J. (1957). *La España Ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. México, Estados Unidos de México: Fondo de Cultura Económica.
- VÁZQUEZ DE PRADA, V. (1968). «Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII». En *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, España.