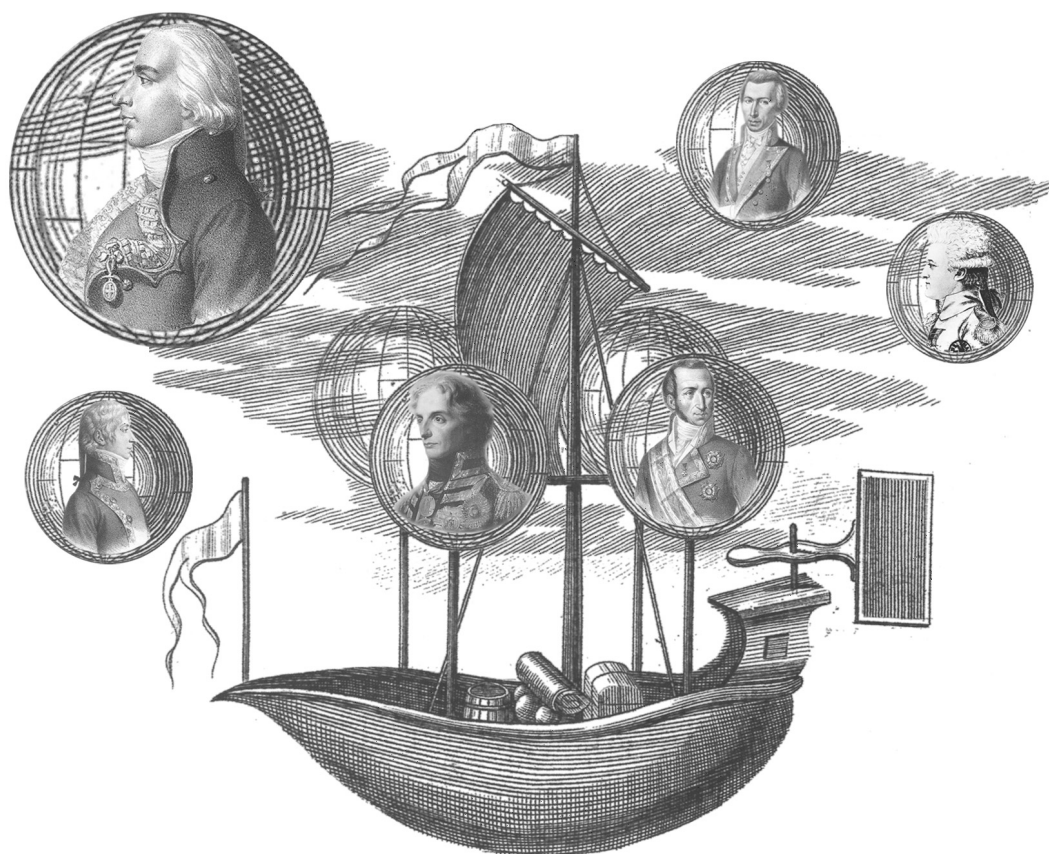


El Equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar



Agustín Guimerá y Víctor Peralta (coords.)



FUNDACIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA
VIII REUNIÓN CIENTÍFICA

EL EQUILIBRIO DE LOS IMPERIOS: DE UTRECHT A TRAFALGAR

Actas de la VIII Reunión Científica de la
Fundación Española de Historia Moderna
(Madrid, 2-4 de Junio de 2004)
Volumen II

Agustín Guimerá Ravina
Víctor Peralta Ruiz
(Coordinadores)

Con la colaboración de
Francisco Fernández Izquierdo

Fundación Española de Historia Moderna
Madrid, 2005

VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna
(Madrid, 2-4 de Junio de 2004)

COMITÉ DE HONOR

Presidencia:

S.M. La Reina de España

Vocales:

Sra. D^a María Jesús San Segundo Gómez de Cadiñanos, Ministra de Educación y Ciencia.
Sr. D. Emilio Lora-Tamayo D'Ocón, Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Sr. D. Carlos Berzosa, Rector Magnífico de la Universidad Complutense.

Sr. D. Luis Miguel Enciso Recio, Presidente de la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales.

Sra. D^a Mercedes Molina Ibáñez, Decana de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense.

Sr. D. José Ramón Urquijo Goitia, Director del Instituto de Historia, CSIC.

Sr. D. Antonio García-Baquero, Presidente de la Fundación Española de Historia Moderna.

COMITÉ CIENTÍFICO Y ORGANIZADOR

Coordinadores:

Dra. María Victoria López-Cordón Cortezo, Catedrática, Jefe del Dpto. de Historia Moderna, Universidad Complutense.

Dr. Agustín Guimerá Ravina, Investigador Científico, Dpto. de Historia Moderna, Instituto de Historia. CSIC.

Vocales:

Dr. Francisco Fernández Izquierdo, Jefe del Dpto. de Historia Moderna, Instituto de Historia, CSIC.

Dra. Gloria Franco Rubio, Dpto. de Historia Moderna, Universidad Complutense.

Dr. Víctor Peralta Ruiz, Dpto. de Historia Moderna, Instituto de Historia. CSIC.

Secretaría Técnica:

Dr. José Manuel Prieto Bernabé, Dpto. de Historia Moderna, Instituto de Historia. CSIC.

La Fundación Española de Historia Moderna convocó la Reunión en junio de 2004 gracias a la organización y apoyo de las siguientes entidades:

Universidad Complutense, Facultad de Geografía e Historia, Dpto. de Historia Moderna.

Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto de Historia, Dpto. de Historia Moderna.

Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales.

Esta edición ha sido posible gracias a la colaboración del Ministerio de Educación y Ciencia y de la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, adscrita al Ministerio de Cultura, y se edita en 2005 siendo su Presidente D. José García de Velasco.

Diseño de cubierta: Francisco Tosete y Julia Sánchez (Centro de Humanidades, CSIC), a partir de una idea de Agustín Guimerá.

© De los textos, sus autores.

© Fundación Española de Historia Moderna, de la presente edición.

Depósito Legal: M-52127-2005

ISBN Obra completa: 84-931692-1-8

ISBN Volumen II: 84-931692-3-4

Imprime: Gráficas Loureiro, S.L. • San Pedro, 23 - 28917 Bº de La Fortuna (Madrid)

EL APOYO LOGÍSTICO EN EL INTENTO DE TOMA DE MENORCA DE 1738-1741

MIGUEL JOSÉ DEYÁ BAUZÁ

Universitat Illes Balears

RESUMEN:

El funcionamiento y el grado de eficacia de lo que hoy llamamos apoyo logístico tienen que estudiarse a partir de operaciones militares concretas. Una de las operaciones que se diseñaron a finales de los años treinta y principios de los cuarenta fue la recuperación de Menorca por parte de tropas españolas. Aunque la operación no llegó a realizarse, los largos preparativos demuestran un grado de coordinación y eficacia entre todos los servicios ligados al apoyo logístico que no puede despreciarse. Con motivo de esta proyectada expedición llegó un crecido número de soldados, a los cuales se tuvo que transportar, aposentar, alimentar, armar y cuidar de sus necesidades sanitarias. Muy especialmente el apoyo logístico funcionó muy bien por lo que respecta a la llegada a Mallorca de las piezas de artillería que debían participar en dicha expedición y que, a la postre, sirvieron para modernizar notablemente la defensa artillera de Mallorca. La participación de profesionales no militares en esta frenética actividad (horneros, carpinteros, arrieros, herreros) fue también muy importante y con un elevado grado de coordinación con el personal militar.

PALABRAS CLAVE: historia militar; siglo XVIII; artillería; Menorca; España.

ABSTRACT:

The functioning and level of efficiency of that which is called nowadays logistics, has to be studied by analyzing specific military operations. One of these operations, designed at the end of the thirties and beginning of the forties, was the conquest of Minorca by Spanish troops. Although the operation was never carried out, the long preparation shows a high degree of coordination and efficiency between all the involved services. The operation involved a large number of soldiers, which had to be transported, fed, armed and their basic sanitary needs had to be taken care of. Especially the arrival of artillery parts to Majorca, which were to be used in the operation and which at the same time modernized the Majorcan artillery defence system,

showed the well functioning of logistics. The participation of non professional militaries in this frenetic activity (bakers, carpenters, muleteers, metal workers) was also important and involved the coordination of military personnel.

KEY WORDS: military history; XVIII century; artillery; Minorca; Spain.

1. INTRODUCCIÓN.

El dominio británico sobre Menorca fue uno de los temas que, junto a la ocupación de Gibraltar y el comercio con la América Española, estuvo más presente en las relaciones hispano-británicas desde el tratado de Utrech a la batalla de Trafalgar. El tema tiene unas claras repercusiones militares, pues no fueron pocos los momentos en que España intentó o, como mínimo, diseñó operaciones militares para la recuperación de la isla balear. Por su parte los británicos eran bien conscientes de las dimensiones militares del tema, como se deduce de la importante guarnición con que dotaron a Menorca desde su ocupación. Precisamente lo que nos interesa en este trabajo es una de estas operaciones diseñadas aunque no llevadas a cabo: el intento de invasión de Menorca que la Corona española preparó entre 1738 y 1741. Contrasta el hecho de que, a la postre, la invasión no se realizara con la duración y detalle de los preparativos logísticos que para ella se tomaron. Para el objetivo de este trabajo no tiene gran relevancia si se llevó a cabo o no el operativo militar, pues lo que intentamos reconstruir es todo el diseño logístico —simplemente espectacular— que se desarrolló durante los meses y años previos a la realización del supuesto ataque. El tema tiene tanto mayor interés cuanto se podrán observar los nuevos métodos de trabajo implantados por la nueva dinastía, pues son bien conocidos los cambios que los Borbones introdujeron en la organización de los ejércitos. Precisamente el papel de lo que actualmente llamaríamos apoyo logístico ha merecido escasa atención de los historiadores cuando se trata de un tema trascendental para determinar el éxito o el fracaso de las operaciones bélicas que se planteen, sobre todo si se llevan a cabo contra un territorio enemigo relativamente alejado de las bases de operaciones propias.

El intento de toma de Menorca —o de Puerto Mahón según aparece en la documentación contemporánea— debe insertarse en los momentos de crisis que las relaciones hispano-británicas pasaban alrededor de 1738 debido, sobre todo, a diversos aspectos relacionados con el comercio con la América Española¹ que desembocarían en la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins (1739). Eran, también, los años previos a que España e Inglaterra militaran en bandos distintos en la Guerra de Sucesión de Austria.

Aunque la guerra se debía sobre todo a cuestiones americanas es indudable su repercusión en los territorios europeos sometidos a una y otra corona.

¹ BÉTHENCOURT, Antonio: *Relaciones de España bajo Felipe V. Del tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra*. Alicante 1988, pág. 451 y ss.

Desde esta óptica ya Béthencourt señaló que el diseño de la operación contra Mahón obedecía al objetivo, primero franco-español y luego sólo español tras la retirada gala, de crear una maniobra de distracción que obligara a los ingleses tanto a mantener un importante contingente de tropas en Menorca como, incluso, en la propia metrópoli². Se trataba de una estrategia ya diseñada antes del inicio formal del conflicto, pues con fecha 19 de Marzo de 1739 un informe del Ministro de la Guerra, Duque de Montemar, recomendaba enviar contingentes de tropa a San Roque, a Galicia y mantener las de Barcelona *...arrimando a las marinas... todas las tropas... y el tren de artillería que se halla en Barcelona podría adecuarse apara atacar Mahón si así el Rey lo resolviese*³; se recomendaba también la movilización de tres flotas en Puntales (Cádiz), El Ferrol y Cartagena⁴. Se trataba de obligar a los ingleses a reforzar las guarniciones y las medidas militares en general tanto en Menorca, como en Gibraltar y la propia metrópoli. De hecho la decisión de ocupar Menorca estaba tomada antes de la declaración oficial de guerra⁵.

El plan de operaciones debía contemplar, de forma explícita o implícita, todos los aspectos que constituyen hoy el apoyo logístico, sobre todo si se tiene en cuenta que la operación de hecho se dividía en dos etapas: estancia de la tropa y armamento en Mallorca y ocupación de la isla de Menorca. Por ello el objetivo del presente trabajo es estudiar como se organizaron todos los aspectos logísticos relacionados con la proyectada invasión y singularmente los siguientes:

- evaluación de las tropas necesarias y su concentración en Mallorca
- municionamiento y dotación de artillería
- abastecimientos
- transporte de la tropa, armamento y víveres.

Todo ello nos permitirá conocer el grado de coordinación entre los diversos servicios de apoyo logístico y, por tanto, el grado de eficacia que presentaban los ejércitos borbónicos.

2. LAS TROPAS MOVILIZADAS.

Independientemente de que el intento de invasión de Menorca se planteara como una posibilidad cierta o como una mera maniobra de distracción, es indudable que desde principio se consideró que en el operativo debía partici-

² BÉTHENCOURT, Antonio: *Relaciones de España...*, pág. 583, 585.

³ GUAL, Simón: *La expedición de Mahón, 1738-1741*. Palma de Mallorca 1993, pág. 18.

⁴ GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 18.

⁵ GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 20.

par un numeroso contingente. Los primeros informes elaborados hablan de la participación de veinticuatro batallones, de los cuales uno sería de artillería y los restantes de infantería, más el regimiento de Dragones de Orán de guarnición en la isla. En concreto, según Gual Truyols,⁶ los batallones que se pretendía movilizar son:

- doce batallones de guardias que se hallaban en Cataluña
- dos batallones de cada uno de los siguientes regimientos: Castilla, Soria, Guadalajara⁷, África, Sevilla y La Corona; estos regimientos estaban de guarnición en la península y nos consta que se trasladaron a Mallorca.

A ello hay que añadir el regimiento Galicia⁸ y una compañía de maestranza para hacerse cargo de elaborar los utensilios con que desembarcar y embarcar la artillería, realizar su reparación y el resto del instrumental propio de una actuación militar. No nos consta que ninguno de los llamados batallones de guardias que se hallaban en Cataluña llegara a Mallorca, por lo cual lo más probable es que en el diseño del operativo dicha tropa tuviera que intervenir en Menorca llegando directamente desde Barcelona. Del resto de unidades citadas sí tenemos informaciones más que sobradas de su llegada y estancia en la isla.

Para que nos hagamos una idea de la cantidad de gente que ello suponía sólo citar que cada uno de los dos batallones del Regimiento de África estaba compuesto por trece compañías, amén de las planas mayores de cada uno de los batallones. El primer batallón sumaba un total de 653 hombres y 614 el segundo, lo que nos da un total —sólo para este regimiento— de 1.267. El de Sevilla era un regimiento de granaderos y fusileros cuyos efectivos en Octubre de 1741 alcanzaban los 1.050 hombres útiles para el manejo de las armas —reclutas aparte si los había— aunque con posterioridad, cuando el intento de invasión de Menorca se había abandonado, disminuyeron sensiblemente⁹; sus efectivos se hallaban distribuidos por toda la isla, siendo de destacar el destacamento de Andratx encargado de guardar el puerto de dicha población y el destacamento destinado en Sóller, localidad también portuaria¹⁰. Otro de los regi-

⁶ GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 27.

⁷ Archivo del Reino de Mallorca (A.R.M.), Real Patrimonio (R.P.), 4098, legajo correspondiente a 1742.

⁸ Según Gual, el regimiento Galicia estaba de guarnición en Mallorca, aspecto sobre el que tenemos nuestras dudas. Independientemente de que teóricamente estuviera o no de guarnición en nuestra isla, lo cierto es que meses antes de planearse la expedición a Menorca dicho regimiento estaba fuera de Mallorca, llegando a ella en Septiembre de 1739 (A.R.M., R.P., 2585-C, f. 655 v.). Los regimientos Guadalajara y Castilla habían estado tiempo atrás de guarnición en la isla, pero lo más probable es que no lo estuvieran en los años inmediatamente anteriores a las operaciones que aquí narramos, pues no consta ninguna entrega de pólvora a dichos regimientos para sus ejercicios de fuego y sí consta la entrega de dicho material a otras unidades (el regimiento de Dragones de Orán y un batallón de suizos).

⁹ A.R.M., R.P., 2585-C, f. 671.

¹⁰ En Mayo de 1740 los destacamentos de Andratx y Sóller sumaban trescientos efectivos. Cabe recordar que el único enfrentamiento bélico documentado entre españoles e ingleses en el

mientos de infantería que llegó a Mallorca fue el de La Corona, el cual estaba formado por dos batallones acuartelados en Lluçmajor y Felanitx, suponiendo, en Abril de 1740, 1.099 soldados útiles para el manejo de las armas¹¹. Antes de estar en Mallorca dicho regimiento había participado, según declara su Sargento Mayor, en *la expedición de Italia*¹². También llegó el regimiento Galicia (Septiembre de 1739) con un contingente que siempre estuvo entre los seiscientos y setecientos hombres útiles para el uso de armas¹³. La aportación de la caballería se realizó por medio del regimiento de Dragones de Orán con unos efectivos que en el año 1740 se situaron entre los 440 y los 480 hombres, aunque luego disminuyeron.

El transporte de unidades desde la península se hizo, como era habitual en la época, por medio de patrones privados al servicio del ejército. Es el caso de tres compañías del Regimiento de África que en 1739 pasaron de Barcelona a Palma por medio de la saetía del Patrón Francisco Magreña (sic). Al llegar a Palma dicha embarcación se entregó al responsable militar correspondiente todo lo que le había sobrado de los víveres recibidos en Barcelona para la manutención de la tropa durante la travesía. Ello nos permite observar que se trataba de una alimentación bastante variada, pues entre la alimentación sobrante se cita el bizcocho, vino, bacalao, sal, tocino, vaca, queso, arroz, garbanzos, aceite y vinagre¹⁴.

Después del transporte de tan crecido número de soldados, el problema que se presentó fue el de su hospedaje en la isla, punto que provocó algún conflicto en Palma y en pueblos de Mallorca¹⁵. Por lo que respecta a la capital nos consta que unidades de las desplazadas desde la península tuvieron que hospedarse en casas particulares alquiladas para ello y que no reunían las condiciones para hacer funciones de acuartelamiento.

mar balear durante estos años se dio precisamente en las proximidades de Andratx (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 64).

¹¹ A.R.M., R.P., 2585-C, f. 635. Cuando dicho regimiento embarcó de regreso a Barcelona estaba formado por 1.240 hombres en total.

¹² Sin duda debe hacer referencia a la expedición española a Italia durante la guerra de Sucesión de Polonia y que, a la postre, consiguió el trono de Nápoles para Carlos de Borbón.

¹³ A ellos hay que añadir trescientos reclutas que se unieron al regimiento entre Septiembre de 1739 y Agosto de 1740 y que sólo pasaron a contabilizarse entre los útiles para el uso de armas a partir de la última fecha citada (A.R.M., R.P., 2585-C, f. 655 v.).

¹⁴ A.R.M., R.P., 4097.

¹⁵ Recuérdese que el hospedaje de soldados ya había creado dificultades en los primeros años de dominación borbónica habida cuenta de la inexistencia de cuarteles en Palma para albergar la guarnición permanente con que se dotó a la plaza tras su ocupación por los filipistas. En el caso concreto del intento de toma de Menorca, además obviamente de la ciudad, Inca tuvo que hospedar al primer batallón del Regimiento de Soria, Alcudia al primero del de África y otro del de Galicia, un escuadrón del Regimiento de Dragones de Orán y numerosos artilleros; Lluçmajor tuvo que hospedar a un batallón de granaderos y Artá a un destacamento del de Dragones de Orán (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 59). El numeroso contingente situado en Alcudia se vincula tanto con la proximidad a Menorca como con que en uno de los primeros informes que se emiten se citara su puerto como uno de los apropiados para atacar al enemigo (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 21).

3. MUNICIONAMIENTO, MANTENIMIENTO Y DOTACIÓN DE ARTILLERÍA.

Sin lugar a dudas el tema estrella de la operación que se pretendía llevar a cabo era el llamado tren de batir que llegó desde Barcelona. Consistía dicho tren en armamento, piezas de artillería y todo lo necesario para el montaje y transporte de dicho material. De forma más concreta las piezas de artillería eran la parte fundamental de este tren de batir. La artillería es un tema fundamental no sólo para este intento de tomar Menorca, sino para el conjunto de la historia militar de Mallorca. Dada la condición de isla de nuestro territorio, la artillería era indispensable tanto desde un punto de vista ofensivo como, sobre todo, desde un punto de vista defensivo. Sin embargo, la situación de la artillería de la isla no había sido siempre la ideal. Baste recordar que en el siglo XVI una buena parte de la defensa artillera de Mallorca dependió de las piezas capturadas a enemigos. Por otra parte también se presentaban tradicionalmente problemas por lo que respecta al mantenimiento de las piezas y a la formación de los artilleros, aunque todo parece indicar que a lo largo del siglo XVII se había hecho algún avance en este último aspecto.

De que el estado de la artillería dejaba mucho que desear incluso en las primeras décadas del siglo XVIII da cuenta el informe que en 1740 se elaboró sobre *la artillería, armas, municiones y demás géneros que de los existentes en las plazas de Palma y Alcudia podrán aplicarse al tren de batir que se envía de la plaza de Barcelona*¹⁶. En dicha relación no consta que ninguno de los cañones existentes en Alcudia fuera susceptible de emplearse en la proyectada expedición¹⁷. De la artillería existente en la capital sólo podrían emplearse diez cañones de bronce (seis del calibre del veinticuatro y cuatro del calibre del dieciséis). A ello se añadía dos pedreros y cuatro morteros, veintidós cureñas de campaña y seis ajustes para el transporte de pedreros y morteros. La relación se completaba con cordaje, maderamen, herramientas de herreros y armeros, aunque todo ello insuficiente para la proyectada expedición como se deriva del hecho de que todo este tipo de material también vino en los convoyes que llegaron desde Barcelona con cañones y otro tipo de armamento y equipo. Por lo que respecta a los utensilios para infantería y caballería se consideraba que de lo existente en la plaza de Palma se podría utilizar para la invasión de Menorca 146 quintales de balas de fusil, 53 quintales de plomo en pasta y 8.600 quintales de cartuchos de balas para la infantería.

De ello se deduce, como habían diseñado los responsables de ella, que lo esencial de la expedición era el armamento y equipo que pudiera llegar de Barcelona, de donde el tren de batir llegó a Mallorca en doce convoyes. Con fecha 6 de Septiembre de 1740 el Guarda del Parque de Campaña elevaba una relación con todo el material depositado en los *Reales Almacenes y al decubierto en*

¹⁶ A.R.M., R.P., 4097.

¹⁷ De hecho la aportación de Alcudia era muy pequeña: 135 zapapicos, 295 quintales de pólvora para munición y 267 palas para los gastadores.

esta plaza de Palma transferidos de la de Barcelona y destinados para el tren de campaña de la expedición de Puerto Mahón. La lectura de dicha relación es simplemente impresionante y da cuenta tanto del interés que en un principio había despertado la expedición entre los dirigentes españoles como del esfuerzo de coordinación y transporte que se llevó a cabo. Por lo que respecta a las piezas de artillería, sin duda lo más importante de todo lo llegado desde el continente, se citan setenta cañones de bronce, cincuenta y cuatro del calibre de a veinticuatro y dieciséis del calibre de a dieciséis. A ello se han de añadir cuatro pedreros de bronce y ocho morteros de bronce, ochenta y seis cureñas, ciento ocho arzones y un sinfín de instrumentos para montar y mover. La munición de artillería estaba compuesta por 55.476 balas rasas del calibre de a veinticuatro y otras 14.537 del calibre del dieciséis; a ello se añadían 7.434 bombas para morteros, 19.993 granadas vacías y 1.500 cargadas.

Por lo que respecta al mantenimiento, indispensable en una acción bélica que se desarrollaría en territorio enemigo y con tan crecido número de artillería, se hacía obligado contemplar las posibles reparaciones que en campaña fuera necesario llevar a cabo, para lo cual se remitieron tres fraguas de campaña con sus fuelles. Obviamente se tenía que contar con la necesidad de hierro para realizar todo tipo de reparaciones, para lo cual se enviaban dieciocho quintales y ochenta y una libras de acero, clavos, cadenas y todo lo necesario al respecto. Para la carga y descarga de la artillería se remitía desde Barcelona una crecida cantidad de cordaje así como maderamen en cantidad y herramientas de carpinteros y carreteros¹⁸ de herreros¹⁹, de armeros, de toneleros, de torneros²⁰ y aserradores.

Las armas para infantería que llegaron de Barcelona consistieron, según la relación mencionada, en mil fusiles nuevos y 12.376 baquetas de fusil. Para la caballería se remitieron 5.170 herraduras para caballos y 2.531 para mulas así como 11 quintales y 50 libras de clavos para herrar a los animales. La munición que se envió para los soldados de infantería y caballería tampoco puede despreciarse. En concreto se enviaron 1.660 quintales de balas de plomo para fusiles del calibre del dieciséis, 792 quintales y 20 libras de balas para fusiles del calibre del diecinueve, 111 quintales de balas para mosquetes, 82.448 piedras de fusil a la española, 16.607 piedras de carabinas y pistola.

Considerando que la expedición consistía en el traslado de fuerzas esencialmente de infantería a Menorca y la resistencia que, sin duda, se encontraría habida cuenta de la importante guarnición existente en Mahón, el papel

¹⁸ A título de ejemplo se puede tener en cuenta que entre estas herramientas se encontraban 100 gubias, hachas, 575 barrenas, cepillos de todas clases, etc.

¹⁹ Cuarenta y dos tenazas curvas de todo género, pasaderas, 100 limas de todas clases, 24 mallos grandes y otros tantos martillos.

²⁰ Treinta y seis formones, dos tornos enteros, cuarenta y cinco gubias

de los gastadores era esencial. Por ello el tren de batir trajo una nutrida cantidad de instrumentos de gastadores²¹.

Cabe destacar como, por lo que respecta al tren de batir, tuvieron incluso un mayor protagonismo las autoridades militares de Barcelona que las de Mallorca, con excepción del Guarda del Parque de Campaña, D. José de Muro. Como interventor de la entrega del material al citado guarda actuó D. Francisco de Mendoza, Contador Provincial de la Artillería del Principado de Cataluña; además existía un contador específico para el tren de campaña, D. José Gerardo de Oteyza. Por otra parte, con fecha 1 de Abril de 1738 tomó posesión como Comisario Extraordinario de Artillería en Mallorca D. Nicolás Mesmey²², el cual ostentó dicho cargo hasta el 28 de Julio de 1743, fecha en que pasó a servir en Cataluña²³. Es decir, esta figura extraordinaria ligada exclusivamente al arma de artillería estuvo presente en nuestra isla más o menos durante el tiempo en que se barajó la operación militar contra Menorca. Cuando esta operación se abandonó, el cargo desapareció. Todo ello corrobora la idea de que el operativo citado se ideó y planificó teniendo muy presente las necesidades logísticas de la misma y con un cuidado con respecto a la coordinación de los diversos aspectos de la actuación a llevar a cabo que no puede despreciarse.

4. ABASTECIMIENTO.

Atendiendo al crecido número de soldados que llegaron a la isla, tras el tema del alojamiento, el segundo problema importante fue el del abastecimiento de alimentos y de todo lo necesario para su sostenimiento. Desde este punto de vista poco se podía contar con las disposiciones del antiguo Reino, considerando la situación agrícola de estos años y que tendió a empeorar a partir de 1740²⁴. Por tanto una parte sustancial del apoyo logístico debía ser el abastecimiento a esta población sobrevenida. De nuevo aquí la operación

²¹ En concreto se remitieron 9.302 palas, 2.613 azadas, 6.278 zapapicos, 1.135 picos de una punta y martillos, 5.414 marrazos, 1.913 hachas de dos manos, 150 serones de esparto, 29.784 sacos de tierra, 13.275 espuestas terreras. El crecido número de sacos y espuestas terreras da cuenta de la importancia que se otorgaba a los gastadores y de que la operación se había diseñado considerando que se encontraría una resistencia muy importante que obligaría a una operación prácticamente de desgaste y, por tanto, larga en el tiempo. Ello obligaba a dotar de métodos de transporte a las tropas que se desplazasen a Menorca, por ello en el tren de batir se hallaban incluidos buena cantidad de medios de transporte: setenta y dos carrromatos completos, dieciséis carros valeros, dos carros cubiertos y cuarenta y una galeras de transporte.

²² Recuérdese que los primeros informes que hacen referencia a una actuación bélica contra Menorca datan como mínimo del 19 de marzo de 1738 (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 18).

²³ A.R.M., R.P., 2588, f. 181.

²⁴ JUAN, José: «La evolución de la producción agrícola en Mallorca durante la Edad Moderna. Fuentes y problemas de su estudio», *Moneda y crédito*, 144, 1978.

demuestra un grado de coordinación y de madurez que dice mucho a favor de la organización de los Reales Ejércitos. Buena parte de los víveres llegaron de fuera de la isla. Así, nos consta que al menos una parte del trigo que se empleó para alimento de la tropa —y muy probablemente todo él— llegó desde Barcelona. El transporte hasta Palma se hizo por medio de dos patrones particulares, concretamente franceses²⁵. Para el almacenamiento del trigo se habilitaron los silos del barrio de Santa Catalina, relativamente cercanos al puerto y que, además, contaban con la ventaja de tener muy próxima una de las dos zonas dotadas de molinos harineros para la transformación del trigo en harina. Resulta de sumo interés observar el gasto que ocasionó el transporte desde el puerto de Palma a los silos:²⁶

- el desembarco de las 3.194 *quarteras* y media de trigo que aportaron las dos embarcaciones citadas a razón de ocho sueldos cada cien *quarteras*²⁷: 12 libras, 15 sueldos, 8 dineros
- por los honorarios de los medidores del trigo a 9 sueldos por cada cien *quarteras*: 14 libras, 7 sueldos, 5 dineros
- por cincuenta y un jornales de peones, *a saber veintiuno sobre el muelle a poner con senayas el trigo y treinta en las sichas, a cinco sueldos durante seis días al mayoral y los demás cuarenta y cinco restantes a cuatro sueldos*: 9 libras
- por 1.065 viajes de trajineros de garrote que transportan con sus caballos las citadas 3.194 *quarteras* y media de trigo al respecto de tres *quarteras* por cada caballo y el último sólo con 2'5 y a un sueldo el viaje: 54 libras, 5 sueldos.

Además del trigo llegó de Barcelona como mínimo una parte del tocino, la carne de vacuno, 1.231 arrobas y 16 libras castellanas de pan o bizcocho en galleta, 27.765 arrobas y 29 cuartillos, medida de Castilla, de vino²⁸ y muy probablemente otros víveres como se deriva de la situación que por entonces pasaba la isla. Téngase en cuenta que el total de raciones que se dotaron para la proyectada expedición a Mahón fue de seiscientos mil. Inmediatamente surgió el problema de dónde almacenar tanto los víveres que habían venido de fuera como los adquiridos en el Reino. Para esta finalidad se procedió a

²⁵ Se trata de los patrones Domingo Tallada y Estebán Nicolás.

²⁶ Se trata de una información que puede ser muy útil desde un punto de vista estrictamente económico al poder reconstruir costes de transporte y almacenamiento de un producto que Mallorca importaba constantemente así como la reconstrucción de algunos salarios vigentes en ese momento.

²⁷ La *quartera* es la unidad mallorquina de medida para áridos equivalente a 53'2 kilogramos.

²⁸ El vino llegó en once cargamentos, nueve procedentes de Barcelona y dos de Cambrils (A.R.M., R. P., 4097).

alquilar alforfas, estudios...²⁹. Obviamente los víveres eran proporcionados a las autoridades militares por los asentistas que se habían comprometido a ello o por su factor en Palma, Tomás Boixons.

Para una operación como la que se planeaba era indispensable gran cantidad de madera. Sólo el desembarco en Palma y posterior embarco con destino a Menorca de la artillería que había llegado de Barcelona requería madera para la construcción de puentes y otras finalidades. Aunque llegó maderamen desde el continente, ello resultó insuficiente y se recurrió a madera de la isla, sobre todo —según parece de los datos parciales con que contamos— para la construcción de cureñas³⁰. Por lo que respecta a la madera necesaria para cocinar los alimentos necesarios para tan crecido número de soldados, si bien dicha necesidad era cubierta desde 1719 por la contribución llamada de utensilios precisamente para que las localidades por donde pasaban o se acuartelaban tropas no sufrieran todo el peso de ese gasto³¹, la verdad es que en algunos casos —como mínimo el de Inca— los vecinos tuvieron que hacerse cargo del suministro de este material a la tropa³².

Como se ha dicho anteriormente, con los regimientos llegó una compañía de maestranza que se encargaría, sobre todo, del mantenimiento del armamento y artillería. La actividad de esta compañía fue bastante considerable, por lo cual se la tuvo que proveer de carbón, hierro y madera. Además del hierro que vino de Barcelona, se procedió a reemplazo de hierro viejo. Así, en Abril de 1740 el Guarda del Almacén de Artillería se hacía cargo de 5.820 clavos de bronce procedentes de la fundición de diversas cucharas de piezas de artillería obsoletas³³. Del mismo modo nos consta que la compañía de maestranza recibió numerosas partidas de hierro viejo y carbón para la confección de diversos instrumentos.

²⁹ A.R.M., R.P., 4097.

³⁰ Estos troncos se compraban a los propietarios de las grandes fincas mallorquinas (*possessions*). En concreto sólo en el mes de Febrero de 1741 se adquirieron álamos y fresnos de fincas sitas en los municipios de Palma, Puigpunyent, Esporlas, Valldemossa. Dichos troncos se emplearon para construir cureñas para cañones de diversos calibres que debían trasladarse a Menorca y las cureñas de los cañones, de menor calibre, propios de los barcos (A.R.M., R.P., 4098). Antes del diseño de la operación que ahora nos ocupa se remitió madera mallorquina a Cádiz para otros fines militares (A.R.M., R.P., 2585-B).

³¹ RIERA, Francesc: «La contribución de paja y utensilios en Mallorca», *Fiscalitat estatal i hisenda local (ss. XVI-XIX): funcionament i repercussions socials. VI^{es} Jornades d'Estudis Històrics Locals*, 1988, pág. 285.

³² Así, el responsable del primer batallón del Regimiento de Infantería de Soria, acuartelado en Inca, certificaba que para el suministro de las siete compañías que componían dicho batallón los vecinos de Inca habían entregado, entre el 19 de Julio y el 31 de Agosto de 1740, 298 quintales, tres arrobas y tres libras, peso de Castilla (A.R.M., R.P., 4097).

³³ A.R.M., R.P., 2585.

5. TRANSPORTE.

Sobre el transporte de las tropas que llegaban desde Barcelona tenemos pocas noticias directas. Pero sí sabemos que el repliegue de diversos de los regimientos hacia la península, cuando se descartó la invasión, se hizo por medio de barcos de particulares, por lo cual con toda probabilidad la llegada se llevó a cabo por el mismo sistema³⁴. De cualquier modo el transporte no se limita a la llegada de tropas desde el continente, también tenía que organizarse el transporte de las piezas de artillería desde los barcos que las portaban hasta su lugar de almacenaje o destino en el muelle de Palma, en los almacenes correspondientes o en otros lugares. Para ello se contó con la colaboración de la cofradía de San Telmo, institución gremial compuesta por los propietarios y/o patronos de las barcasas con las cuales llegaban a tierra las mercancías portadas a la isla por grandes embarcaciones. El transporte en el interior de la isla de víveres, piezas de artillería, etc. se hizo sobre todo contratando trajineros integrados en el correspondiente gremio.

6. POSTERIOR DESTINO DE LA ARTILLERÍA DEL TREN DE BATIR.

Como ya se ha dicho, a pesar de los esfuerzos que desde el punto de vista logístico se hicieron y de la eficacia que sin duda presidió las actuaciones preparatorias de la invasión, la toma de Menorca se descartó. En concreto parece que en Febrero de 1741 la decisión de no proceder a la invasión estaba ya tomada³⁵. De hecho ya en Enero del mismo año se habían tomado medidas para reembarcar a Barcelona una parte del contingente de tropas que había llegado a Mallor-

³⁴ En concreto nos consta que, en Enero de 1741, para transportar a Barcelona los 1.240 hombres del Regimiento de Infantería de La Corona se emplearon las siguientes embarcaciones de particulares:

- San Nicolás, del patrón Jaime Planells, de 150 toneladas, tripulación de 118 hombres y que trasladó 150 militares del regimiento citado
- La Purísima Concepción, del patrón Juan Tauler, de 100 toneladas, con una tripulación de 45 hombres de tripulación y transportando 220 militares
- San Francisco de Paula, del patrón Jerónimo Ribera, de 126 toneladas, con una tripulación de 45 hombres y que trasladó 220 militares
- Santo Cristo de Santa Cruz, con el patrón Antonio Portell, de 80 toneladas, una tripulación de 45 hombres y transportando 200 militares
- otro barco llamado también Santo Cristo de Santa Cruz, del patrón Juan Santandreu y de idénticas características que el anterior
- La Sacra Familia, con el patrón José Gomila, de idénticas características a los dos anteriores
- La Virgen del Rosario, con el patrón José Gallard, de 20 toneladas, con una tripulación de siete hombres y transportando cincuenta militares (A.R.M., R.P. 4098).

³⁵ GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 115

ca para la expedición dirigida a Mahón³⁶. Ello no quiere decir que los preparativos fueran inútiles. Téngase en cuenta que la decisión de abandonar el plan de tomar Menorca fue una decisión claramente política, no dependiente de la capacidad de resolución que se esperaba de las tropas que habían llegado a la mayor de las Baleares. Una parte de dichas tropas pronto se dirigieron a Italia donde, según Gual Simón, también se envió —a la larga— parte del tren de batir³⁷.

Para entender el abandono del plan de invadir Menorca tenemos que tener presente la evolución de la política europea desde 1739. El operativo citado era, al menos en buena medida, una maniobra de diversión para obligar a Inglaterra a destinar fuerzas importantes a Menorca en los mismos momentos en que la guerra hispano-inglesa —la llamada guerra de la Oreja de Jenkins— se desarrollaba por motivos relacionados con el comercio con América y, por tanto, en un escenario esencialmente atlántico³⁸. El inicio de la Guerra de Sucesión de Austria abría un nuevo escenario en el que Italia sería el teatro de las operaciones bélicas más importantes de una guerra a cuyo final el infante Felipe conseguiría los territorios italianos de Parma, Plasencia y Guastalla. El paso de la guerra bilateral con Inglaterra (Guerra de la Oreja de Jenkins) a la más compleja de la de Sucesión de Austria y el nuevo protagonismo de la Península Itálica relegaron al mar balear a un muy segundo plano en los planes de futuro de la Monarquía Española. Ello se tradujo en que Mallorca dejó de jugar un papel en los planes ofensivos de la Corona para pasar a ser una zona donde primaban los aspectos defensivos. Desde los inicios de la guerra en Europa el papel a desempeñar por Mallorca no era ya el de facilitar un ataque a Menorca como el de poner al día sus defensas³⁹.

La nueva situación obligó a que el tren de batir pasase de cumplir una función ofensiva a otra defensiva. Atendiendo a la deficiente defensa artillera de la

³⁶ A.R. M., R. P., 4098.

³⁷ GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 115.

³⁸ Antonio Béthencourt ya indicó que en los momentos previos a la guerra de Jenkins ni el tema de Gibraltar ni el de Menorca eran prioritarios para la Monarquía Española, a diferencia del tema del comercio con América y el viejo problema del contrabando inglés (BÉTHENCOURT, Antonio.: *Relaciones de España...*, pág. 604), lo que refuerza la idea de que el intento de invadir Menorca fue, al menos en gran parte, un modo de obligar a Inglaterra a una mayor dispersión de sus tropas, tal y como se desprende de los primeros documentos que hacen referencia al operativo ya en 1738 (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 18-20).

³⁹ Si bien un ataque a Mallorca desde Menorca parecía poco probable atendiendo a que la política inglesa no parecía que pasase por la consecución de más territorios en el Mediterráneo, ello estaba un poco supeditado al transcurso de la guerra en Europa. Por otra parte si bien no se constata ningún intento de invasión de la mayor de las Baleares por parte de los ingleses, no faltaron episodios aislados de enfrentamiento. Así, poco antes del comienzo de la guerra de Jenkins, un barco no militar mallorquín fue tomado por los ingleses en aguas de Pollença aprovechando que en los últimos años se había reducido la artillería que para defensa de esas costas se destinaba (A.R.M., R.P., 4097). Del mismo modo, iniciada ya la guerra, el 7 de Abril de 1740, los ingleses atacaron Andratx (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 64). Ya con anterioridad se tomaron algunas medidas defensivas como una inspección general de todas las torres de defensa del Levante mallorquín (A.R.M., R.P., 4097).

isla los setenta cañones del tren de batir fueron destinados durante un período de tiempo a esa nueva función. Posteriormente una parte de esas piezas, no más de treinta, se podrían haber destinado fuera de la isla. De cualquier modo el aumento de la dotación artillera de Mallorca, considerando incluso que a medio plazo treinta de esos cañones salieron de la isla, fue muy importante.

El conjunto de las setenta piezas del tren de batir estuvo al servicio de la defensa de Mallorca hasta como mínimo Abril de 1743. Así, con fecha 12 de Octubre de 1742 el Comisario Ordinario de la Artillería daba cuenta del cumplimiento de la misión que le había sido encomendada consistente en *la introducción en esta plaza desde el muelle de su puerto hasta los baluartes de su muralla y otras baterías (de) setenta piezas de bronce y los morteros del grueso tren de batir venido para Mahón*⁴⁰. Seis de estas piezas se enviaron al Castillo de San Carlos, construcción del siglo XVII, que defendía la entrada a la porción occidental de la bahía de Palma y que hasta el momento parece presentaba un estado artillero bastante deficiente. Con fecha 20 de Abril de 1743 el mismo Comisario Ordinario dejaba constancia de que se habían embarcado treinta de las piezas correspondientes al tren de batir. Restarían por tanto en Mallorca unas cuarenta piezas de las aportadas para la invasión de Menorca⁴¹. Se trata de una aportación que puede considerarse fundamental para la defensa de la isla, como se deriva no sólo de que una parte de las piezas se enviaran al estratégico Castillo de San Carlos, sino también —por ejemplo— del informe que con fecha 30 de Agosto de 1743 se hizo de la situación artillera de la muralla y sus baluartes⁴².

La instalación de los setenta cañones en los lugares propicios para la defensa de la capital fue una labor también ingente y que puede considerarse de auténtico apoyo logístico. En esta tarea participaron sobre todo civiles, aten-

⁴⁰ A.R.M., R.P., 2585-C, f. 694 v.

⁴¹ Aunque no nos consta documentalmente que dichas treinta piezas se destinaran a algún lugar fuera de la isla, ello es así con toda probabilidad atendiendo tanto a la mayor importancia de las operaciones en Italia como a la noticia que da Gual en el sentido de que una parte de dichas piezas de artillería se trasladaron a Italia (GUAL, Simón: *La expedición de Mahón...*, pág. 119).

⁴² Creemos que dicho informe sólo ha llegado a nosotros de forma parcial y que peca por defecto en cuanto al número de piezas existentes en la muralla procedentes del tren de batir. De la redacción del informe se deriva que su autor tenía dificultades para identificar el origen de los cañones existentes en servicio, de manera que nos inclinamos a creer que las piezas procedentes del tren de batir eran más numerosas de lo que presenta este informe que pensamos, además, que ha llegado hasta nosotros de forma parcial. En concreto en dicho expediente se citan como procedentes del tren de batir:

- Baluarte de la Puerta del Muelle: cinco piezas del calibre veinticuatro
- Baluarte del Príncipe: dos piezas del calibre dieciséis.
- Batería del Príncipe abajo: Como mínimo una pieza del calibre veinticuatro
- Baluarte de San Jerónimo: dos piezas del calibre del dieciséis.

A ello hay que añadir las piezas montadas en el Castillo de San Carlos. Además de su número hay que hacer mención en la función cualitativa de estas piezas. Nótese como el mayor número de ellas se encuentran en los lugares que estratégicamente podríamos considerar como primera línea de fuego (Castillo de San Carlos y Baluarte de la Puerta del Muelle).

diendo a *hallarse los artilleros ocupados a aguardar los puestos por la cortedad de tropa de esta guarnición*⁴³. Téngase en cuenta que sólo por lo que respecta a peones que se encargaron de poner en batería en su lugar correspondiente las setenta piezas citadas se pagaron 1.673 jornales y medio a razón de cuatro sueldos el día, lo que da una cantidad de 334 libras y 14 sueldos moneda de Mallorca⁴⁴, más los alquileres de mulas, jornales de carpinteros, herreros, trajineros, barqueros que trasladaron por mar las piezas que debían destinarse al Castillo de San Carlos...⁴⁵

7. CONCLUSIONES.

El primer rasgo que llama la atención es que todo lo referente al apoyo logístico funcionó de forma muy eficaz y coordinada: transporte de tropas procedentes de la península, transporte de víveres y su almacenamiento, transporte de armamento y piezas de artillería y su mantenimiento. El recurso a los artesanos de la isla también se hizo con gran eficacia y de forma no conflictiva. Herreros, carpinteros, trajineros, patronos de pequeñas barcas fueron contratados y trabajaron sin que se observen problemas de coordinación. Esta impresión favorable es aún mayor si se tiene en cuenta el crecido número de todo tipo de material que llegó a Mallorca con los doce convoyes del tren de batir. La centralización de la práctica totalidad de material (cañones, cuerdas, maderas...) en el Almacén Provincial de Artillería permitió un control y eficacia en su entrega y seguimiento de su situación, aspecto desconocido en gran medida durante la época de los Austrias. Evidentemente el hecho de que el monopolio de la defensa recayera en los Reales Ejércitos sin ninguna participación directa de autoridades mallorquinas facilitaba esa eficacia. No debe olvidarse que durante los siglos XVI y XVII numerosos aspectos defensivos eran responsabilidad regnícola, lo que de hecho restaba eficacia a la actuación que se quisiera emprender.

En segundo lugar cabe resaltar que las operaciones militares reseñadas en este trabajo tuvieron un impacto económico que sin duda se puede calificar de positivo. La cantidad de jornales que se pagaron a peones y menestrales más o menos especializados fue muy importante, lo que adquiere una mayor importancia si tenemos en cuenta que la isla pasaba por una de las peores coyunturas del siglo XVIII.

⁴³ A.R.M., R.P., 4098, f. 9.

⁴⁴ A.R.M. R.P., 4098, f.9

⁴⁵ No cabe despreciar, por tanto, el efecto económico que tanto la llegada de la tropa citada y del tren de batir, así como la instalación de cañones en los baluartes y muralla de Palma y el posterior desmonte de una parte de ellos tuvo sobre la economía de la isla y, sobre todo, de la capital en forma de salarios de todo tipo, aunque por ahora una evaluación de dicho impacto es imposible.

Por último —aunque no de menor importancia— el intento de invasión de Menorca, a pesar de que a la postre no se realizara sirvió para una modernización nada despreciable de la defensa artillera de la isla, al menos durante el período de tiempo en que se mantuvo el enfrentamiento con Inglaterra.

Conjuntamente todo nos da una impresión bien favorable del funcionamiento, coordinación y operatividad del ejército borbónico en una fecha tan temprana. Se trata de una impresión que, creemos, debe confirmarse con estudios relativos a cómo se desarrollaron en la práctica otras actuaciones militares, pues el estudio de cómo funcionaba ese *nuevo* ejército sólo puede hacerse a partir de evaluar cómo se comportaba en acciones de despliegue, de guerra o de preparación para la misma.