

Formación e instrucciones de la expedición anfibia para la conquista de Mallorca (1715)

Training and instruction of the operating amphibian for the conquest of Mallorca (1715)

Eduardo Pascual Ramos

Universitat de les Illes Balears, España

eduardo.pascual@uib.es

Resumen: El presente artículo tiene el objetivo de conocer la composición del operativo naval para la conquista de Mallorca en 1715 y las instrucciones para embarcar en Barcelona, navegar y desembarcar en la isla. Por último se añade un diario relatado por un expedicionario que viajó en la flota.

Palabras clave: Guerra de Sucesión, Felipe V, Barcelona, Mallorca, operativo naval.

Abstract: This article is intended to determine the composition of the naval operation to the conquest of Majorca in 1715th and instructions of boarding in Barcelona, sailing and landing in the island. Finally there is a diary of an expeditionary that traveled in the fleet.

Keywords: War of Succession, Philip V, Barcelona, Majorca, naval operation.

Las claves del operativo naval.

Tras la toma de Barcelona el 11 de septiembre de 1714, Felipe V decidió que el siguiente objetivo sería la conquista de Mallorca e Ibiza para así finalizar la guerra de Sucesión Española (1701-1715). El operativo militar tuvo que retrasarse hasta junio del año siguiente debido a múltiples causas ajenas a los deseos del propio monarca aunque los preparativos comenzaron en los últimos meses del año anterior.¹ Los últimos intentos para alcanzar un final pactado se esfumaron con la frustrada negociación en París al dejar claro las pocas intenciones de Felipe V de mantener los privilegios de los mallorquines e ibicencos. Mientras, ambos contendientes dedicaron sus esfuerzos en rearmar sus brazos militares ante un claro final *manu militari*.

¹ Los mandos borbónicos temían que el emperador Carlos VI enviase a Mallorca refuerzos militares procedentes de Italia lo que supondría una defensa más aguerrida. Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Moderna (GM), leg. 1.595. Barcelona, 22-II-1715. Pedro de los Ríos a Bernardo Tinajero de la Escalera.

La relevancia de esta expedición no es solo por las exitosas consecuencias bélicas, sino también porque marcó un claro precedente en las futuras operaciones anfibias de la marina española. Y es que, como apuntó Rafael Torres, durante el siglo XVIII se produjo un salto cualitativo y cuantitativo en la organización de las expediciones navales.² Estando de acuerdo con este planteamiento, parece conveniente retrasar este inicio a una fecha tan temprana como 1714-1715. A nuestro entender, el éxito de esta expedición estuvo marcado por tres factores fundamentales: contar con las personas idóneas, reunir una gran flota adecuada según los objetivos de la misión y una acertada organización coordinada. A todo eso se añade, a favor, la inexistencia de una flota insular que pudiera entablar defensa marítima y la nula ayuda de la flota británica a los austracistas insulares al quedar relegada a mero observador.

Otro factor esencial fue la elección del puerto de Barcelona como centro de operaciones y desde donde partió la flota. La ciudad Condal contaba, al finalizar la guerra de Sucesión, con los medios logísticos y militares empleados en el asedio y toma de la capital catalana en septiembre de 1714, lo que evitaba el costoso y lento traslado de tropas y embarcaciones a otro puerto mediterráneo. Además, las autoridades supieron aprovechar la proximidad de los puertos menores catalanes (Vilanova i la Geltrú, Sitges, Mataró, Arens de Mar, San Feliú de Guixols, etc.) para contratar personal y embarcaciones de transporte.³ Su situación geoestratégica como base naval ofensiva era innegable por su proximidad a la isla mallorquina, a 40 leguas de distancia, lo que permitió un rápido desplazamiento, fácil reabastecimiento y ahorro de costes, comparado con otros puertos peninsulares. Sin olvidar, por otra parte, su proximidad al puerto británico de Mahón, con una intimidatoria presencia ante una hipotética invasión a Mallorca desde la balear menor. Aun así, el puerto barcelonés no reunía las condiciones óptimas para la maniobra de embarque por el cúmulo de arena.⁴ Este contratiempo fue subsanado con un gran despliegue de embarcaciones menores para transportar las tropas expedicionarias a las embarcaciones mayores.

El factor humano.

El primer elemento favorable fue contar con las personas capaces de acometer los objetivos planteados, bien desde sus despachos o al mando de las embarcaciones. Algunos de sus integrantes renovaron la marina española durante la primera mitad del siglo XVIII median-

² Rafael TORRES SÁNCHEZ: "Geoestrategia y recursos. El punto de partida en la expedición marítima del duque de Crillon a Menorca en 1781", en María BAUDOT MONROY (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2014, p. 264.

³ Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Batllia Moderna, reg. 105. En este operativo de contrata de fletes destaca la gestión ejecutiva del preboste Spiritu Pascali.

⁴ José Patricio MERINO NAVARRO: *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 25. El puerto de Barcelona quedó supeditado a Cartagena y fuera del sistema departamental diseñado por el Secretario de Marina, José Patiño, en 1726, al dividir la costa peninsular estratégicamente en tres departamentos con capitales en Ferrol, Cádiz y Cartagena.

te su participación en las expediciones de Sicilia, Cerdeña y con destino a la costa italiana.⁵ Será el caso de Bernardo Tinajero de la Escalera, a cargo de la efímera Secretaría de Marina, y posteriormente de Miguel Fernández Durán. Pero no cabe duda que el gran acierto fue contar con el *Superintendente General* para el Ejército y Principado de Cataluña José Patiño y Rosales a la hora de organizar la logística y la escuadra para transportar a más de doce mil soldados con sus pertrechos.⁶ Patiño, al carecer de una marina de tales magnitudes, tuvo que recurrir al flete de naves de todo tipo y de varias nacionalidades hasta completar la flota.⁷ Todo en un contexto de agotamiento económico que exigió al Estado desplegar un notable esfuerzo para que participasen políticos, administradores militares, marinos y hombres de guerra.

El cuadro de mando de las embarcaciones fue clave para el éxito de la misión al cumplir con eficacia las órdenes encomendadas.⁸ El alto mando del operativo naval quedó asignado al general de galeras de España Pedro Gutiérrez de los Ríos y Zapata, capitaneando el navío *Pembrock* con 66 cañones, con amplia experiencia durante la guerra de Sucesión contra la flota angloholandesa. Ya que desde 1705 era gobernador general de la Armada –cargo suprimido por Real Cédula de 13 de enero de 1714– en sustitución de su padre, Francisco Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán Núñez –capitán de la Mar Océana–⁹ Pedro de los Ríos lideró una flota de cincuenta embarcaciones procedentes de Cádiz, Cartagena, Alicante y Tarragona. A su lado estaba su hermano José Diego Gutiérrez de los Ríos y Zapata, al mando de la *Capitana*, destinado desde 1713 en aguas del Levante para interrumpir el tráfico marítimo austracista. Esta flota participó activamente en el asedio y bombardeo de las defensas

⁵ Sobre la expedición a Sicilia y Cerdeña: Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. VI, Museo Naval, Madrid, 1895-1903, pp. 135-36. Sobre las guerras italianas: Manuel-Reyes GARCÍA HURTADO (ed.): *Máxima para la Guerra. Marqués de la Mina*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.

⁶ Ildelfonso PULIDO BUENO: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998, pp. 101-105. Eduardo PASCUAL RAMOS: “Preparativos y disposiciones de Felipe V para la expedición a Mallorca en 1715”, en *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, II, Granada, 2012, p. 1.180. En total fueron transportados 20 batallones, 16 escuadras, 15 coroneles, 11 tenientes coroneles, 857 oficiales, 11.158 soldados, 916 caballos y 531 destinados a los equipajes y a los oficiales. Ejército borbónico: 10 batallones, 8 coroneles, 6 tenientes coroneles, 457 oficiales y 4.428 soldados. Infantería francesa: 10 batallones, 4 coroneles, 2 tenientes coroneles, 227 oficiales y 5.210 soldados que incluían una compañía de artillería. Caballería y Dragones montados y desmontados: 16 escuadrones, 3 coroneles, 3 tenientes coroneles, 173 oficiales, 1.514 soldados y 920 caballos. Equipajes de oficiales y tren de artillería: 531.

⁷ ACA, Batllia Moderna, reg. 105. Las principales nacionalidades de los patrones que pusieron sus embarcaciones al servicio de Felipe V mediante flete fueron la española y la francesa seguida de la genovesa y en menor medida la holandesa e inglesa. El servicio de estas embarcaciones estaban supeditadas a las necesidades del operativo, y no solamente a cuestiones militares, como transportar alimentos (bizcocho) y pertrechos militares (pólvora) desde diferentes puertos hasta Barcelona. Se constata el lucrativo negocio de este tipo de expedición militar entre los profesionales del mar.

⁸ Varios oficiales de la expedición insular participaron posteriormente en campañas marítimas españolas. Por ejemplo Baltasar de Guevara, Francisco Cornejo, Nicolás Espluga, Pedro Montemayor, etc. Al igual que navíos y fragatas como el *Príncipe de Asturias*, *San Fernando*, *La Ermiona*, *El Águila de Nantes*, *La Juno*, *La Sorpresa*, el *Puerco Espín*, *San Felipe*, el *Tigre*, etc.

⁹ Fernando GONZÁLEZ CANALES y LÓPEZ-OBREGÓN: “Los condes de Fernán-Núñez. Tres marinos corobeses”, *Revista de Historia Naval*, 31:122 (2013), pp. 91-92.

del puerto de Barcelona. Con la toma de la ciudad Condal, regresó a Cartagena para reparar sus buques e integrarse en la flota expedicionaria.

La nación gala también contribuyó por petición de Felipe V a su abuelo, Luis XIV, con el envío de embarcaciones para el bloqueo y asedio marítimo de Barcelona. Además, el monarca francés se comprometió a enviar al teniente general de la Armada Jean Ducasse, y en caso de imposibilidad al bailío Bellefontaine, como jefe de la escuadra francesa. Desconocemos los motivos, pero ninguno participó en la expedición a Mallorca, siendo sustituidos por el cabo de escuadra marqués de Gavaret, que fue ascendido a jefe de escuadra por Real Cédula de 21 de febrero de 1715. El marqués de Gavaret estuvo al mando de *Nuestra Señora de Guadalupe* o *Capitana de Barlovento*, con capacidad artillera de entre 56 y 60 cañones. El cuadro de mandos galos comprendía entre otros a Monsieur Fayet o Monsieur de la Roche al mando de la *Virgen de Gracia* y la *Hermiona*, respectivamente.

La Corona española contó con la escuadra de Manuel López Pintado, contratada en origen por la Corona para llevar a América materiales y hombres para la construcción de una nueva armada española.¹⁰ En agosto de 1713 Felipe V suspendió la salida por necesidades de guerra y, en septiembre de ese mismo año, zarpó desde Cádiz con destino al bloqueo de Barcelona. Uno de sus navíos, *Nuestra Señora de Begoña* o *Campanela*, comprada a un armador genovés, pasó al mando del capitán de Navío Blas de Lezo, junto la embarcación *Nuestra Señora del Carmen* o *Lanfranco* del gaditano Andrés del Pes. Una vez rendida la ciudad de Barcelona, formó parte de la flota que pasó a Génova para trasladar a España a Isabel de Farnesio. Después se integró en la expedición de Mallorca, en la escuadra del general de la Armada Pedro Gutiérrez de los Ríos.

Otra inestimable contribución fue la flota del teniente general de la Carrera de Indias Andrés del Pes Malzárraga, compuesta por siete embarcaciones.¹¹ En su último destino zarpó de La Habana, con sus diez embarcaciones, rumbo a Cádiz, donde llegó a principios de 1710 transportando un cargamento de dinero para las esquilgadas arcas reales. Felipe V le asignó el mando de los pocos medios de que disponía la Real Armada para el bloqueo de Barcelona, entre 1712 y 1714, aunque lo abandonó precipitadamente por desacuerdo con el recién nombrado jefe del operativo naval francés, monsieur Ducasse. Pasó a Cartagena donde debía de estar dispuesto para hacerse a la mar el 10 de enero pero le fue encomendada la misión de transportar desde Génova a España a la reina Isabel de Farnesio aunque, como sabemos,

¹⁰ Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO: *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982, p. 450.

¹¹ AGS, GM, leg. 3.442. *Extracto de las órdenes que se dieron en 13 de diciembre de 1714 sobre providencias para la expedición a Mallorca*. Las órdenes a Andrés del Pes eran que pasase a Cartagena, quedase en Alicante el Real de Mary para ser reemplazada por el Surprise procedente de Barcelona. El 10 de enero saldría a la mar con las ocho embarcaciones. Respecto al sueldo de la tripulación fueron destinados 100.000 escudos y que los comandantes de los navíos reclutasen en todos los puertos a marineros además de los facilitados por el Capitán General de Andalucía y los gobernadores de Cádiz y San Lucas.

finalmente la consorte regia decidió hacer el viaje por tierra. De allí pasó a Barcelona para formar parte de la escuadra expedicionaria a Mallorca.¹²

El asentista genovés Stefano de Mari Centurión, marqués de Mari, aportó tres navíos, *El Real*, *La Reina/El Puercospín* y el *Príncipe de Asturias*, destinados en origen al asiento de la flota de Indias, pero las necesidades bélicas obligaron a reorientar su misión para su incorporación al bloqueo marítimo de Barcelona. También participó en el operativo para trasladar a España a Isabel de Farnesio. En vísperas de la Navidad de 1714 pasó a Madrid y envió a sus embarcaciones, el *Príncipe de Asturias* y la *Reyna*, a Génova para reparar, mientras que *El Real* permaneció en Alicante. Una vez en la capital, recibió órdenes de Orry emplazándole a estar disponible para formar parte de la expedición a Mallorca. Viajó a Génova a la boda de su hermano y a recoger las dos embarcaciones reparadas, y en marzo de 1715 estaba en el puerto de Barcelona para integrarse en la fuerza naval expedicionaria.¹³

La Armada Real expedicionaria.

José Patiño, en un esfuerzo incansable, organizó en poco tiempo una improvisada flota combinada de naves de guerra y de transporte. Esta Armada Real estaba compuesta por embarcaciones de la flota española y la aportación naval francesa que, en gran parte, habían participado en el asedio naval contra la ciudad Condal en el último tramo de la guerra de Sucesión. A estas embarcaciones se añadieron varias naves de asentistas españoles y genoveses.

La flota que participó en el sitio de Barcelona estuvo formada por embarcaciones españolas de gran tonelaje que pronto demostraron sus carencias al no impedir que las embarcaciones austracistas, de menor porte, traspasaran la barrera marítima.¹⁴ La carencia de naves menores se solucionó con la ayuda prestada por Francia con ocho embarcaciones, incluidas dos fragatas, al mando de monsieur Ducasse. La difícil participación combinada franco-española se intentó regular con la reforma de grados, fechada el 21 febrero de 1714, para equiparar a españoles y los franceses. Además, se aprovechó para suprimir antiguos grados de la Armada, lo que no sentó demasiado bien a algunos marinos al entenderla como un desprestigio del escalafón que originó el retiro de ciertos mandos.¹⁵ La flota expedicionaria se completó con las embarcaciones de los asentistas cuyo destino era las Indias, pero tuvieron que

¹² Gildas BERNARD: *Le Secrétariat d'État et le Conseil espagnol des Indes (1700-1808)*, Genève-Paris, Librairie Droz, 1971, pp. 12, 33, 35, 47 y 78-112. La contribución del almirante Andrés del Pes le valió su ascenso a gobernador del Consejo de Indias en 1717 y posteriormente a Secretario de Guerra y de Marina, cuando esta institución se creó por segunda vez en 1721.

¹³ Guido CANDINI: "Navi per la nouva marina della Spagna borbónica: l'asiento di Stefano de Mari, 1713-1716", *Mediterranea Ricerche storiche*, 33 (abril 2015), pp. 107-146.

¹⁴ Mateo BRUGUERA: *Historia del memorable sitio y bloqueo de Barcelona y heroica defensa de los fueros y privilegios de Cataluña de 1713 y 1714*, Barcelona, Fiol y Gros, 1871; Eduardo PASCUAL RAMOS: *Poder y linaje durante la guerra de Sucesión en el reino de Mallorca*, Palma, El Tall, 2013, pp. 194-201.

¹⁵ Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: op. cit., pp. 112-113.

dirigir sus velas hacia Barcelona ante las necesidades de la guerra. Estas naves eran poco aptas para tareas militares, pero lograron realizar su misión al no producirse ningún enfrentamiento con la escuadra enemiga.

Tabla 1. Embarcaciones de guerra que pasaron a Mallorca (1715).

Tipología	Embarcación	Comandante	Cañones	Plazas de equipajes	Plazas de transporte
Navío	<i>Pembrok</i>	Pedro de los Ríos	66	800	522
	<i>Nuestra Señora de Guadalupe/Barlovento</i>	El marqués de Gavaret	56	800	450
	<i>El Real Mari</i>	Marqués Mari	65	1.000	360
	<i>Nuestra Señora de Begoña/Campanela</i>	Blas de Lezo	58	900	488
	<i>Príncipe</i>	Pedro Despoix	44	400	222
	<i>La Juno</i>	Juan Brocar	38	300	189
	<i>San Felipe</i>	José la Rocher	22	200	124
	<i>La Ermiona</i>	Mr. de la Roche	44	540	260
	<i>La Virgen de Gracia</i>	Mr. de Fayet	56	540	260
	<i>La Sorpresa</i>	Francisco Comejo	44	400	221
	<i>Águila de Nantes</i>	Domingo Paisal	32	320	210
	<i>San Fernando</i>	Baltasar Charlok	24	300	128
	<i>El Puerco Espín</i>	Pablo Barro	50	550	200
	<i>Príncipe de Asturias</i>	Domingo Justiniani	50	600	280
	<i>La Flecha</i>	Ignacio Daubet	16	150	98
	<i>El Tigre</i>	Alejandro Boacop	26	300	123
	<i>San Antonio</i>	Juan María Delfino	30	250	120
Saetía	<i>La Ermitaña</i>	Juan de Navas	10	130	80
	<i>La Sirena</i>	Francisco Ricardo	14	160	100
Galera	<i>Capitana</i>	José de los Ríos	5	25	100
	<i>Patrona</i>	Baltasar de Guevara	5	25	100
	<i>San Genaro</i>	José Manuel Manrique	5	25	100
	<i>San José</i>	Pedro Montemayor	5	25	100
	<i>San Miguel</i>	Francisco Ángel	5	25	100
	<i>San Felipe</i>	Nicolás Espluga	5	25	100
Galeota	<i>San Antonio</i>	Pedro Antonio	3	13	115
	<i>San Joseph</i>	Gregorio Magriña	4	22	242
Total			782	185	4.792

Fuente: *Reflexiones Militares* de Álvaro Navia Ossorio (vizconde del Puerto), tomo V, libro XI (1725)¹⁶

¹⁶ *Relación General de las embarcaciones, armadas en Guerra y de transporte, fletadas de cuenta de su Magestad; que componen la Armada y Flota que passa de este muelle de Barcelona a la expedición de la Isla de Mallorca.*

La dificultad de este operativo naval también radicó en habilitar una flota de transporte para más de doce mil militares de infantería, caballería, artillería y todo un sinfín de pertrechos. Así pues, se habilitaron 26 navíos de transporte con un coste de 18.105 pesos con capacidad de embarcar a 5.425 soldados; 17 saetías tasado en 6.798 pesos y cabida para transportar a 600 soldados; 41 tartanas con 9.153 pesos del flete; 25 pingues valorado su coste en 6.174 pesos al mes, junto a 40 laudes de desembarco con un coste mensual de 2.000 pesos.¹⁷ Las embarcaciones de menor porte (laudes y barcos) fueron fletadas en poblaciones cercanas a Barcelona, sumando 40 embarcaciones con 120 marineros.

Tabla 2. Embarcaciones medias y pequeñas de transporte.

Tipo de embarcación	Nombre de la embarcación	Capitán	Fecha del flete	Toneladas	Importe al mes (pesos en plata)
Navío	<i>La Mariana</i>	Capitán Mocar	21-VIII-1714	200	1.250
	<i>El Ponchertren</i>	Torre	31-VIII-1714	200	1.400
	<i>Galera San Nicolás</i>	Marion	30-VIII-1714	220	1.400
	<i>La Providencia</i>	Martín	28-VIII-1714	120	450
	<i>El Violante</i>	Juan Amiel	5-I-1715	285	1.000
	<i>El Tigre</i>	Francisco Rusim	10-X-1714	120	430
	<i>San Antonio</i>	Juan Oliver	15-X-1714	90	340
	<i>Santiago a caballo</i>	Domingo Enriq	14-X-1714	120	430
	<i>La Polacra</i>	Francisco Ricar.	15-X-1714	100	350
	<i>La Virgen del buen viaje</i>	Jaime Ferau	14-X-1714	120	430
	<i>Santiago a pie</i>	Capitán Palau	2-I-1715	115	400
	<i>San Juan</i>	Capitán Ferrer	2-I-1715	180	600
	<i>San Francisco</i>	Etiene Romiu	2-I-1715	100	395
	<i>El Contento</i>	Joseph Covin	11-I-1715	200	1.000
	<i>San Estevan</i>	Estevan Maniel	6-II-1715	215	800
	<i>San Juan</i>	Juan Ubak	10-II-1715	160	600
	<i>El Navío del Capitán</i>	Mr. Deitieni	13-II-1715	200	700
	<i>El postillón de Egipto</i>	Mateo Filopis	11-II-1715	180	600
	<i>La Galera Bristol</i>	Grasson	22-II-1715	235	950
	<i>La Flauta Olandesa</i>	Petrasson	Se fletó en Valencia	200	600
	<i>Navío Escosez</i>	Capitán Yonk	11-I-1715	250	650
	<i>Navío Inglés</i>	Capitán Cok	1-II-1715	220	880
	<i>El Navío del Capitán</i>	Bartolo Guiran	11-I-1715	175	550
	<i>La Polacra</i>	Francisco Ricar	15-XII-1714	100	300
	<i>Sr. Etiene</i>	Patrón Caliad	18-I-1715	140	400
	<i>Donegal</i>	Ionatan Fiescher	18-I-1715	200	1.200
Saetía	<i>La del Capitán</i>	Alexandro Sicart	11-I-1715	150	500
	<i>Buen Viaje</i>	Pedro Roldorat	13-I-1715	150	400
	<i>Santa Cruz</i>	Martinet	22-I-1715	90	283

¹⁷ Eduardo PASCUAL RAMOS: "Preparativos y disposiciones...", p. 1.180.

	<i>San Jaime</i>	Bernardo Malbasa	28-VIII-1714	120	450
	<i>Santa Madalena</i>	Nicolás de Nans	18-I-1715	120	420
	<i>Del Patrón</i>	Pedro Guigus	13-XII-1714	60	200
	<i>Santa Reparada</i>	Capitán Vetim	14-XII-1714	90	320
	<i>La Concepción</i>	Bartolomé Franson	1-I-1715	106	350
	<i>San Juan Bautista</i>	Arcangelo Viale	25-XII-1714	100	350
	<i>San Pedro</i>	Agustín Pedemont	1-I-1715	115	400
	<i>Santo Domingo</i>	Patron Berar	25-XII-1714	180	615
	<i>La Asunción</i>	Bartolomé Ferro	17-XII-1714	160	450
	<i>Buen viaje</i>	Genis Raso	1-I-1715	130	465
	<i>La Misericordia</i>	Jacobo Gaferra	20-I-1715	150	450
	La de ...	Diego Malato	1-I-1715	140	680
	La de ...	Nicolás Merle	1-I-1715	80	280
	La de ...	Francisco Doct.	15-I-1715	75	185
Tartana	San José	Claudio Noir	28-VIII-1714	70	250
	<i>Santiago</i>	Isaac Uriginies	Id.	Id.	Id.
	<i>Santa Ana</i>	Pablo Regis	Id.	Id.	Id.
	<i>San Joseph</i>	Salvador Viña	Id.	Id.	Id.
	<i>San Joseph</i>	Salvador Chapus	Id.	Id.	Id.
	<i>Santa Ana</i>	Joseph Brillan	Id.	Id.	Id.
	<i>San Joseph</i>	Onorato Viña	2-IX-1714	77	269
	<i>Santa Ana</i>	Antonio Arnau	3-IX-1714	Id.	Id.
	<i>San Antonio</i>	Francisco Astruy	28-VIII-1714	60	250
	<i>La Genollada</i>	Juan Vales	10-XII-1714	62	Id.
	<i>San Joseph</i>	Bartolomé Aubin	Id.	Id.	Id.
	<i>Santa Ana</i>	Miguel Benze	Id.	Id.	Id.
	<i>San Juan</i>	Gabriel Gely	27-XII-1714	75	165
	<i>La Genollada</i>	Luis Blandeu	Id.	Id.	250
	<i>San Antonio</i>	Estevan Caumel	1-I-1715	70	265
	<i>San Antonio</i>	Antonio Cavaliert	Id.	Id.	275
	<i>San Bartolomé</i>	Juan Pruna	6-I-1715	60	235
	<i>San Pedro</i>	Luis Monginus	1-I-1715	64	250
	<i>N^a. Sra. de Grau</i>	Guillermo Rus	13-I-1715	60	Id.
	<i>San Antonio</i>	Vicente Caumell	17-I-1715	65	265
	<i>San Joseph</i>	Estefano Aubim	24-I-1715	80	290
	<i>S. Antonio de la Paz</i>	Andrés Cavallon	15-I-1715	65	250
	<i>San Antonio</i>	Antonio Efreem	Id.	Id.	Id.
	<i>La Genollada</i>	Juan Gerar	9-I-1715	70	265
	<i>San Antonio</i>	Antonio Pegulier	10-II-1715	80	280
	<i>Santa Ana</i>	Joseph Busse	15-II-1715	58	203
	<i>San Joseph</i>	Jaime Guiran	Id.	70	250
	(Sin identificar)	Antonio Meu	2-I-1715	60	167
	(Sin identificar)	Maximo Mongi- nus	Id.	80	200
	(Sin identificar)	Pedro Grafalla	Id.	75	173
	(Sin identificar)	Joseph Anot	11-I-1715	65	166
	(Sin identificar)	Honorato Leon	17-XII-1714	55	220

	(Sin identificar)	Felipe del Mas	2-I-1715	60	166
	(Sin identificar)	Juan Reynart	24-II-1715	83	290
	(Sin identificar)	Jacome Estreni	Fletada en Valencia	90	
	(Sin identificar)	Pedro Gaudí	2-I-1715	60	170
	(Sin identificar)	Juan Beton	8-II-1715	50	175
	(Sin identificar)	Joseph Chapus	11-II-1715	55	200
	(Sin identificar)	Juan Rauvie	1-I-1715	50	180
	(Sin identificar)	Antonio Grenie	28-VIII-1714	70	250
	(Sin identificar)	Pedro Meu	3-III-1715	62	215
			Total	2.757	9.153

Fuente: *Reflexiones Militares* de Álvaro Navia Ossorio (vizconde del Puerto), tomo V, libro XI (1725)

Las necesidades obligaron a ampliar el flete, entre el 28 de agosto de 1714 y el 9 de febrero de 1715, a veinticinco pingues más con capitanes de diversas nacionalidades, contratados con importe mensual de 6.174 pesos, además de otras embarcaciones de menor calado para realizar la maniobra de traslado desde el puerto a las embarcaciones mayores. En este sentido, la costa catalana proporcionó un lugar idóneo para la contratación de embarcaciones y marinos. Haciendo un repaso desglosado de los lugares y las fechas cabe indicar que en Sitges y Vilanova i la Geltrú se fletaron respectivamente ocho barcos el 18 el enero de 1715; en Cubelles, Altafulla y Crexells sólo dos barcos respectivamente el 4 de febrero; en Torredembarra cuatro embarcaciones fletadas el 2 de abril; en Mataró, Arens, Blanes, San Feliu de Guixols y Palamós dos respectivamente y en las poblaciones de Calella, Pineda, Lloret y Tossa una embarcación en cada una con fecha del 2 de abril.¹⁸

Relación de pertrechos transportados.

El ambicioso proyecto expedicionario era parejo a las magnitudes de los pertrechos transportados, suficientes para asegurar una amplia capacidad bélica en zona hostil. En Barcelona conocían la petición de ayuda solicitada por el virrey de Mallorca, marqués de Rubí, a Carlos VI ante un posible ataque borbónico. La ayuda se materializó en febrero de 1715 con la llegada a la citada isla de un millar de soldados imperiales procedentes de Italia que portaban diferentes pertrechos.¹⁹

El arma de artillería aglutinó a una buena parte de la carga ante la previsión de un largo asedio de la ciudad de Palma. Los principales pertrechos artilleros estaban compuestos por 110 cañones procedentes de Barcelona, Lérida y de fundición valenciana y 110.000 balas, 150 afustes o cuñeras, 46 morteros con 68 afustes y 18.000 bombas. De morteros pedreros se contabilizan 13 con 22 afustes. Un total de 50.000 granadas de mano procedentes de Barcelona y de los almacenes de Pamplona junto con 27.000 espoletas de bombas y 75.000 espoletas

¹⁸ ACA, Batllia Moderna, reg. 105

¹⁹ Eduardo PASCUAL RAMOS: "Intervención de tropas imperiales al final de la Guerra de Sucesión", *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, 61 (2006), pp. 255-266.

de granadas. La necesaria pólvora sumó 1.200.000 libras procedentes de Francia y España, junto a 100.000 libras de plomo. En caso de necesitar más, se cargaron útiles de fundir balas en destino como moldes, calderas, cucharas, tenazas junto a 100.000 libras de cuerda de mecha. La carga artillera se completó con 2.000 *esplanadas* de carro y 400 de morteros entre otros. Se incluyeron diferentes útiles para la artillería (salitre, azufre, trementina, papel plumas, mazos, zoquete de cañón, cucharas, velas de cabo y de cera, pieles de carnero, lienzos, calderos de hierro, faroles, atacadores de bombas y granadas, cordaje, mazas de madera, clavos, carbón...). La tracción animal estaba compuesta por 800 de tiro y 600 machos de carga. El cuerpo de artillería lo formaba un batallón español y dos franceses, uno de ellos de bombarderos, además de un personal formado por 30 leñadores, 100 «obreros de maderas», carpinteros, carreteros, 2 horneros y 2 toneleros con sus útiles todos bajo el mando de un capitán de obreros a cargo de las obras de la artillería.²⁰

El cuerpo de ingenieros, mayormente francés, transportó sus útiles de campaña que incluían 20.000 picos y zapas, la misma cantidad de azadas, 3.000 palas, igual azadones y picos arroca, 5.000 hachas y 50.000 mangos útiles entre otras cargas. La carga también incluyó instrumentos para carpinteros, herreros y torneros (hierro de todo tipo, planchas de cobre, cubos de madera, muelas de amolar, fuelle de fragua, romanas, pieles de carnero, carbón, clavos, cuerdas de esparto, yunques de fragua, faroles, estaño fino, etc.)

Una parte esencial de toda empresa militar es la intendencia, más en concreto para la subsistencia alimenticia, que en este operativo era básico ante un posible y prolongado asedio. Los víveres estaban calculados para treinta y seis días. Además, a cada embarcación se le suministró pan fresco para cuatro días, tiempo aproximado del trayecto. La relación de víveres embarcada se resume en 10.477 sacos, 1.000 quintales de bizcocho, 41.385 arrobas de harina y 21.673 fanegas de cebada para la caballería. Por otro lado, se cargaron útiles para la fabricación de pan de campaña con cinco hornos de campaña, 13.000 ladrillos pequeños y 2.000 grandes, un torno para moler harina, cuatro calderos de cobre, balanzas de peso, con 27 panaderos, 16 peones, 3 carpinteros, 3 albañiles y gestionado por 1 comisario principal, 2 sobrestantes y 2 comisarios de distribución.²¹

La sección hospitalaria de campaña también estuvo presente al mando de un director principal, Claudio Charpertier, al mando de 33 empleados que incluían un enfermero mayor, dos médicos, un cirujano con dos ayudantes, diez practicantes, dos boticarios con cuatro mozos de ayuda y cuatro capellanes. Entre los utensilios médicos de campaña portaron camas, jergones, sábanas, bancos, birretes, colchones de lana, cuchillas de diferente tipo como de media luna, hachas, romanas, etc.

²⁰ AGS, GM, leg. 3.442. *Para el sitio de Palma*.

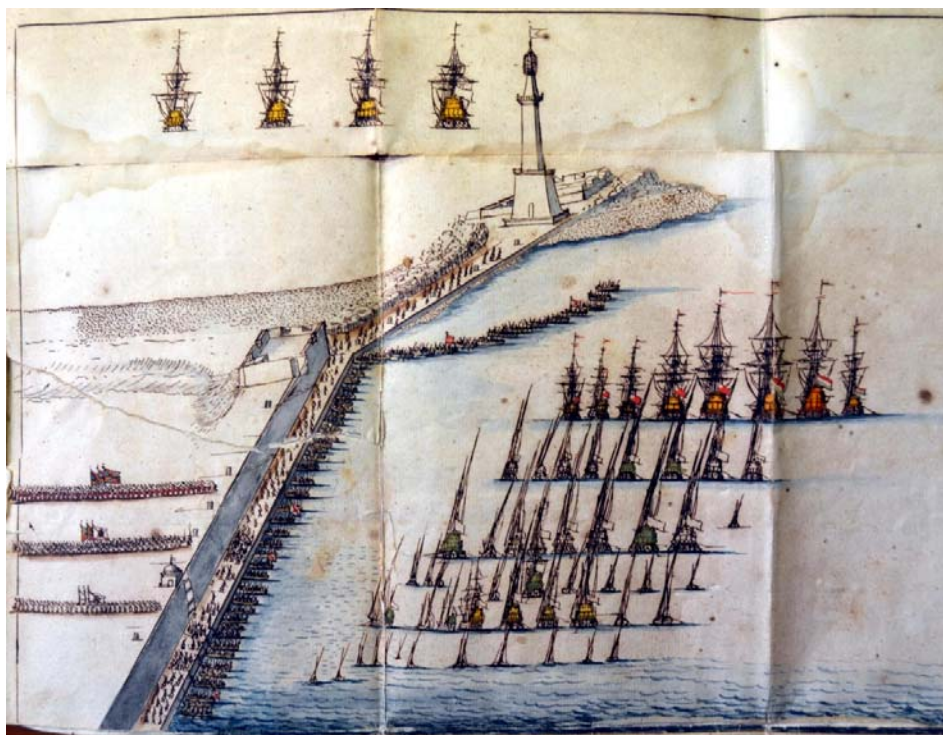
²¹ *Reflexiones Militares* del vizconde del Puerto, tomo V, libro XI (1725), pp. 37-40.

Distribución de la flota borbónica.

El operativo anfibio de embarco y desembarco de las tropas y pertrechos fue encomendado conjuntamente al francés marqués de Gavaret y al genovés marqués di Mari. La flota fue dividida en tres divisiones con veintidós escuadras en total. A su vez, cada escuadra o columna estaba compuesta por un número de entre quince y veintiuna embarcaciones de diferentes tipologías y tamaños (navío, barco, tartana, pingue, saetía, polacra, etc.). La formación de cada columna estaba identificada por colores distintivos (azul, blanco, rojo, blanco-azul, etc.).

La primera maniobra del operativo fue embarcar a la soldadesca y sus útiles en las embarcaciones menores (lanchas, botes, jabeques, barcassa, etc.) asignadas a cada escuadra que estaban fondeadas en el puerto.²² La responsabilidad de esta misión fue encargada a Francisco Fardes, al mando de los oficiales de órdenes, y al capitán del puerto. Para el embarque de la infantería se dispusieron medidas de seguridad en el puerto de Barcelona con la retirada de todas las embarcaciones desde la linterna hasta la atarazana. La capitana, *Pembrock*, comandada por Pedro de los Ríos, entregó las banderas y gallardetes para dirigir el embarco y desembarco con señales. El inicio del embarque se realizó con la izada de una bandera ajedrezada en el asta de la bandera del mastelero, situado en el trinquete de la capitana. Las embarcaciones menores (lanchas, botes y jabeques) de guerra y transporte fueron al puerto para arrastrar a las tartanas encargadas de transportar la infantería a los navíos. Veintidós oficiales de la Armada fueron los encargados de transmitir la información a las embarcaciones. Claude François Bidal d'Asfeld, comandante en jefe de las tropas terrestres, fue responsable de situar a los regimientos en el muelle para su embarque por batallones, situando a los primeros para subir a bordo lo más próximos a la linterna del puerto. La intención era transportar cuatro batallones a la vez y, una vez completado, se enarbolaba una bandera, para que el resto de embarcaciones de transporte la siguiesen. Un oficial de mar era el encargado de gobernar las lanchas y un oficial de tierra de gobernar a la tropa. Una vez transportadas las tropas se efectuaría el retorno de las lanchas a tierra por la parte baja del muelle para dejar libre la próxima a la linterna.

²² En algún folio se inserta alguna anotación para el embarque: “Esta escuadra mandada por D. Nicolás Maiya debe embarcar el regimiento de Guadalajara que va embarcado en *San Antonio*; y en el *Postillon de Egipto* debe empezar por la compañía de granaderos que va en *San Antonio*”. Además se indica la señal del desembarco que portaba la embarcación principal de la escuadra “un gallardete en la verga de la gavia a estribor”.

Imagen 1. Dibujo del embarque en el puerto de Barcelona.

Fuente: BLA, ZE3-9/415.

La navegación de la flota se dispuso en orden de batalla formada en tres divisiones y, a su vez, cada división en siete columnas. La columna a sotavento estaba formada por los navíos de guerra, con la *capitana* situada a la cabeza junto a galeotas y galeras. Cada embarcación tenía libertad de poner el velamen que considerase oportuno para mantenerse en línea y a cierta distancia para evitar el abordaje. La columna o línea principal era la de barlovento formada por las galeras, con la capitana a la cabeza. Le seguían en el centro cinco líneas con los navíos de transportes a distancia de medio tiro de cañón entre columna y columna. En las cinco columnas centrales de las embarcaciones de transporte habría un navío de guía con una bandera de diferente color según órdenes y, de noche, con un farol. Cada columna estaría encabezada por un navío de vanguardia, otro de retaguardia con rango de segundo y otro en medio como tercero. A la vanguardia se situaba un navío que repetía las señales de la *capitana* para conocimiento de todas las embarcaciones. En caso de virar ciento ochenta grados, era el navío de retaguardia de la línea de guerra el que guiaba la derrota según el viento. La *capitana* debía llevar de noche tres faroles encendidos y la *capitana* de las galeras otros tres faroles de popa y uno en la proa.

Cada división estaba formada por una variada tipología de embarcaciones que incluían tres grandes barcos: dos situados en los extremos (vanguardia y retaguardia) y otro en el centro (cuerpo de batalla). Los navíos de transporte, más indefensos, estaban situados próximos al navío de su bandera y, en caso de presencia enemiga, tenían instrucción de formar línea en la parte contraria por donde apareciera, al abrigo de los navíos de guerra de su división.

Así pues, el orden de batalla sería el siguiente:

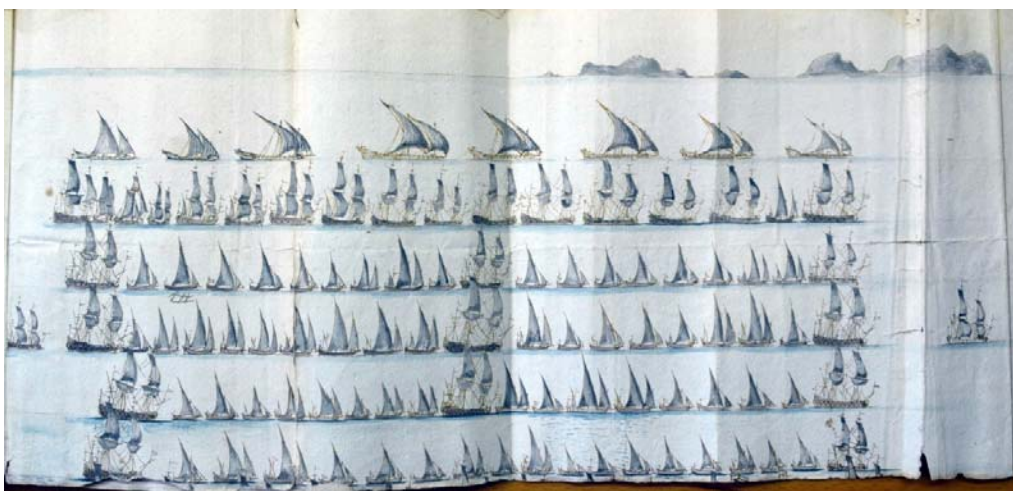
- Vanguardia: *La Ermitaña, La Hermiona, El Príncipe Bizcaino, La Reyna, San Fernando.*
- Cuerpo de batalla: *La Flecha, La Barca de Sicar, El Juno, El Príncipe de Mari, La Capitana, La Sorpresa* y el *Tigre.*
- Retaguardia: *La Sirena, el Águila, San Felipe, San Antonio, El Real* y *La Virgen de Gratia.*

Las embarcaciones de vigilancia nocturna tenían instrucciones de mantenerse a cierta distancia de la flota a “fuerza de vela”. Al despuntar el día se incorporaban a la flota en proximidad, “tiro de cañón”, poniendo señales en sus mástiles según las embarcaciones que hubieran oteado durante la vigilancia nocturna. En caso de llamada al orden por la *capitana* acudirían los ayudantes de teniente de la división de vanguardia y retaguardia para transmitir la orden a su división. Las instrucciones incluían la disposición del aparejo a bordo para coordinar la propulsión de navegación según la posición en la derrota y el viento.²³ En caso de otear enemigos o enfrentamiento bélico en alta mar, las columnas de transporte debían colocarse en la parte opuesta al enemigo, al abrigo de los navíos de guerra de su bandera.

Las tres principales embarcaciones de la flota —Marqués de Gavaret (vanguardia), la Capitana (cuerpo de batalla) y Marqués de Mari (retaguardia)— estaban claramente localizadas durante la travesía gracias a banderas identificativas. Cada embarcación portaba la señal de la columna a la cual pertenecía: el cuerpo de batalla con gallardete en el palo mayor, el de vanguardia en el trinquete y las de retaguardia en el palo de mesana.

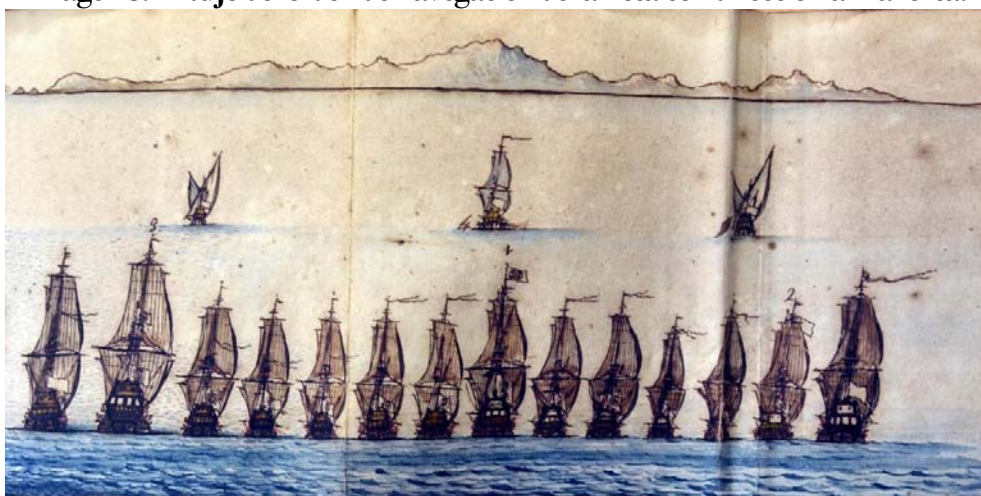
²³ Los navíos a barlovento debían amainar la gavia sobre el tamborete y los de sotavento aflojar el vela-cho del tamborete para cargar sobre el trinquete y la mayor. Esto permitía compensar la fuerza del viento para que los que estuvieran a barlovento arribaran sobre los de sotavento. En caso de no poder desplegar las gavias, las embarcaciones de barlovento utilizarían las velas mayores y cargar sobre el trinquete avisando con una señal a popa. Los navíos de sotavento se arribarán sobre los de sotavento cargando sobre la mayor y colgando una bandera mayor en el tope mayor de la mayor. En navegación nocturna, los navíos a barlovento debían amainar la gavia y poner tres faroles uno sobre otro en los obenques del mastelero de la gavia. Por el contrario, las de sotavento con dos fuegos en los obenques del mastelero del velacho. Estas maniobras del velamen permitían la aproximación, sin peligro, de las embarcaciones de barlovento a las de sotavento tan cerca que “se puede oír la voz, les llamarán de donde es el navío a lo que estuvieren a sotavento responderán de París y los que estuvieren a Barlovento dirán de Orleans”.

Imagen 2. Dibujo de la flota frente a la costa de Mallorca.



Fuente: BLA, ZE3-9/415.

Imagen 3. Dibujo del orden de navegación de la flota con dirección a Mallorca.



Fuente: BLA, ZE3-9/415.

Instrucciones del operativo anfibio.

La correcta coordinación de este operativo fue clave para el éxito de la misión. Las precisas instrucciones permitieron organizar el embarque, la derrota hasta Mallorca y el desembarco de más de doce mil militares con sus pertrechos. Sin duda ayudó la coordinada línea de mando, con la consecuente dificultad de estar formada por diferentes nacionalidades, y un

apropiado sistema de señales que permitió conocer en cada momento las órdenes.²⁴ La maniobra de desembarco anfibio es la más difícil y peligrosa de la expedición ante el desconocimiento de la situación real en territorio hostil. Debemos indicar que el cuerpo de ingenieros, compuesto principalmente por franceses, realizó varios viajes a Mallorca para confeccionar tres informes en cuyas anotaciones se indican los puertos, muelles, playas y puntos accesibles e inaccesibles. Estos completos informes también incluían planos y croquis de los posibles lugares para desembarcar en la costa y las playas.²⁵

Según las disposiciones, el desembarco se iniciaba tras escoger el lugar idóneo en zona hostil.²⁶ Los navíos de guerra se situaban en orden de batalla y las embarcaciones de transportes se colocaban a la derecha o la izquierda de la capitana según indicación. La flota estaba compuesta por 182 barcos repartidos en veintidós escuadras, y cada escuadra estaba asignada a un regimiento. La formación estaría dispuesta en tres líneas agrupadas, cada una con 60 embarcaciones, si fueren dos con una de 90 y la otra 92. Lo normal era formar tres divisiones de lanchas: la del centro comandada por el marqués de Gavaret, la de la derecha por el marqués de Mari y la de la izquierda por monsieur de La Roche. Los granaderos encabezaban el orden de desembarco de primera línea.

Cada escuadra estaba al mando de un cabo de lancha responsable de desembarcar al regimiento asignado. Para facilitar la identificación, las embarcaciones, escuadras y lanchas de un mismo regimiento tenían la misma señal, y una vez desembarcado su regimiento debía quitarla. Las lanchas arriaban la bandera de proa para indicar que no había más gente que desembarcar y acudían a las embarcaciones que tuvieran la misma señal para continuar desembarcando gente. Del mismo modo, al inicio del desembarco, la capitana debía poner la proa en dirección a la playa e izar la señal establecida dando inicio el cañoneo sobre tierra. Dicho barco se ubicaba en el centro y a su derecha e izquierda el resto de navíos separados, dejando distancia suficiente para que las lanchas tuviesen maniobrabilidad.

Una vez que la capitana daba señal a los navíos y galeras para parar el cañoneo artillero sobre tierra, se iniciaba el desembarco en el que los navíos de carga, transporte y menores que tenían un mismo regimiento se colocaban próximos para facilitar la maniobra. En ese momento, las lanchas quedaban agrupadas en línea de dos o de tres. Con las lanchas próximas a tierra se agregaban tres galeras y una galeota por la derecha e izquierda de las líneas, disparando en los costados del desembarco. Los fusileros de las lanchas de primera línea más próxima a tierra abrían fuego en caso de peligro. Las lanchas de primera fila, al llegar a tierra,

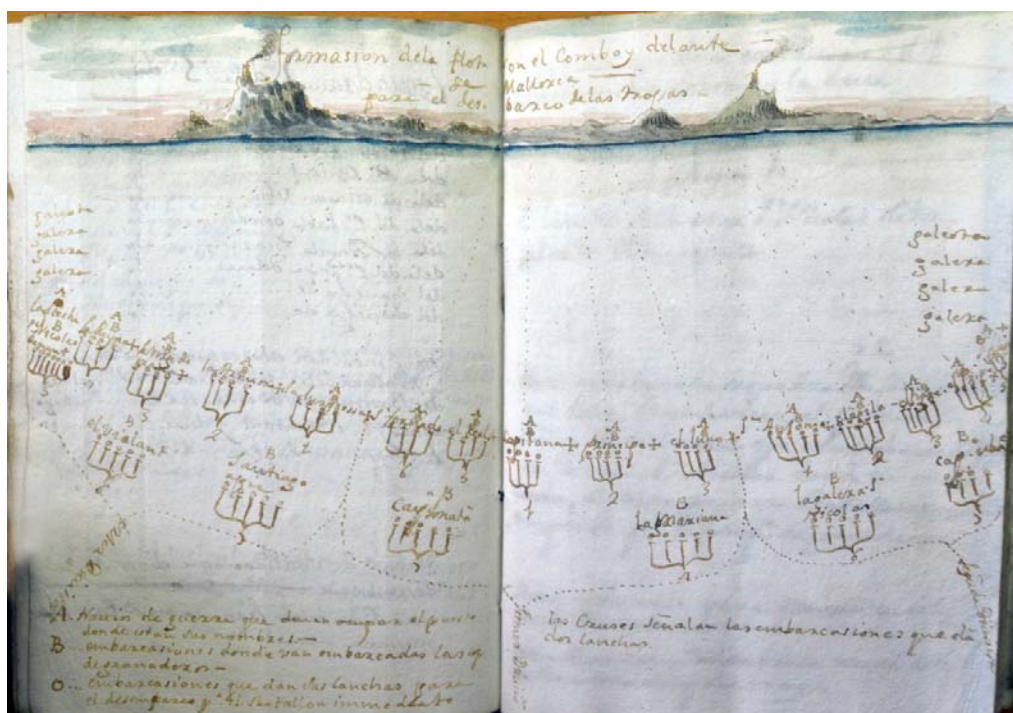
²⁴ BLA (Biblioteca Lluís Alemany), ZE3-9/415. El título indicado por la biblioteca es *Desembarquement a Mallorca amb motiu de la Guerra de Successió*. Las medidas del manuscrito son 15 x 10,5 centímetros.

²⁵ Anne BLANCHARD: "L'Expédition de Majorque de 1715 d'après des ingénieurs militaires français", en *Congres de la Federation Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, 53 (1980), pp. 91-112. La ciudad de Palma fue estudiada detalladamente por los ingenieros franceses con varios planos realizados en diciembre de 1714: AGS, GM, leg. 3.442.

²⁶ AGS, GM, leg. 1.595. 14-IV-1715. Las disposiciones para el desembarco están compuestas por veintitrés puntos y firmado por Pedro de los Ríos. Estas disposiciones también están transcritas en el manuscrito depositado en la BLA.

arrojaban las planchas para el desembarco. La segunda tanda de viajes daba inicio con la aproximación de las lanchas y tartanas de transporte a los navíos para embarcar al resto de la infantería.

Imagen 4. Formación de la flota delante de Mallorca para el desembarco de las tropas



Fuente: BLA, ZE3-9/415.

Epílogo. El relato de la expedición anfibia.

En la actualidad se puede hacer una reconstrucción aproximada de la expedición gracias a un manuscrito depositado en la Biblioteca Lluís Alemany, que contiene un valioso diario con el relato en primera persona que participó en la expedición. El diario se inicia con el embarque de la expedición en el puerto de Barcelona entre los días 8 y 11 de junio al mando del francés Lecheraine. La flota partió con cierta regularidad el mismo día 11, encabezada por los pesados navíos de guerra, aminorando la marcha hasta ver zarpar a la totalidad de las embarcaciones de transporte. Al día siguiente todavía divisaban la costa de Cataluña por el escaso viento, pero en torno a las cuatro de la tarde se levantó un temporal que puso el mar impracticable con la pérdida de varias embarcaciones pequeñas como indicaba el diario: «de 56 jabeques solo quedaron dos o tres». A la mañana del día siguiente ya lograron ver la costa insular, por la parte de Sóller, donde quedó dividida la flota. Las galeras en vanguardia y la

flota a la estela tomaron la derrota hacia la isla de la Dragonera, donde se resguardaron del viento borrascoso. El día 13 amaneció con calma, lo que permitió a varios oficiales inspeccionar la costa de Santa Ponsa haciendo una maniobra de distracción al simular un desembarco. Las baterías de costa los reconocieron, siendo rechazados con cañoneo. Las autoridades sabían que había llegado el momento de la guerra. El virrey, marqués de Rubí, mandó que su regimiento, los alemanes, los fusileros y la caballería se desplazaran a este punto ante otro intento de desembarco y, además, envió a la población de Lluçmajor al regimiento de Sala y a la caballería, mientras que su regimiento marchó hacia la ciudad de Alcudia.²⁷

Al mismo tiempo, la flota borbónica levó anclas, en torno a las tres de la tarde, poniendo rumbo hacia el sur de la isla. Aquella noche se recibió noticia de que un navío cargado con infantería francesa estaba a punto de irse a pique, aunque lograron salvarse gracias a la ayuda del navío del marqués de Mari. Parte de la flota navegó con escaso viento, mientras otras embarcaciones quedaron sotaventadas en la isla de la Dragonera. El día 15 todavía había embarcaciones en la zona del Toro, cerca de Santa Ponsa, iniciando su navegación con rumbo hacia las Salinas gracias a la mejora del viento.²⁸

El relato apunta que los mandos decidieron desembarcar en la playa de Campos, sin especificar el lugar exacto, que estaría en la zona frente a la isla de Cabrera, aunque los vientos que azotaban lo hicieron impracticable. Se tomó la decisión de continuar la navegación hasta que, a las cuatro de la tarde, quedaron fondeados delante de un pequeño entrante denominado cala Llonga, cuyo emplazamiento era idóneo. Apunta el cronista Francisco de Castellví, según las memorias del padre Sobrecasas –confesor del virrey Rubí– que un piloto mallorquín ayudó a localizar el sitio idóneo entre tantos abruptos rocosos.²⁹ El desembarco tuvo lugar la noche del 15 al 16 de junio. Stefano de Mari, aprovechó que el barco de Gavaret había quedado atrás, para tomar el mando del desembarco. El primer contingente formado por ciento cincuenta granaderos del regimiento de Marines y Castilla a bordo de ocho lanchas tomó tierra sobre las 6 de la tarde del 15 de junio. Una vez asegurada la posición, levantaron en el fondeadero una rudimentaria fortificación.

El resto del desembarco se realizó con celeridad ya que se puso pie en tierra a más de mil hombre en menos de tres horas.³⁰ El relato enfatiza que el desembarco sucedió «con tanta felicidad» y que, después de haber puesto en fuga a un grupo de una veintena de «paisanos», se pudo poner en tierra aquella noche a seis mil soldados de infantería y 300 jinetes. Los propicios acontecimientos permitieron el desembarco de la caballería en cala Llonga, cala Ferrara y cala Magraner. Por su parte, el desembarco del ganado de la artillería se realizó al día siguiente. Esa jornada se observó la primera presencia de fuerzas defensivas insulares, ya que

²⁷ Joaquim GUAL DE TORRELLA: *Llibre de notes manuscrites d'Agustí de Torrella. Olla podrida*, Consell de Mallorca, Palma, 2010, p. 252.

²⁸ BLA, ZE3-9/415, s/f.

²⁹ Francisco de CASTELLVÍ: *Narraciones Históricas*, vol. IV, Madrid, Fundaciones Elías de Tejada, 2002, pp. 513.

³⁰ AGS, GM, leg. 1.591. Barcelona, 22-VI-1715. Salvador Prasi y Matas al marqués de Grimaldo.

sobre las diez de la mañana aparecieron algunos austracistas a pie y 100 a caballo. El cronista continúa con una descripción de lo ocurrido:

Y así en puesto en batalla nuestro ejército, no les pareció a los mallorquines el verse tanto golpe de gente ya en tierra y así se retiraron. Se prendieron cuatro paisanos. Y aviéndose preguntado que querían hacer respondieron que a ellos les habían enviado que tomaran las armas para defender el desembarco. Y que venían de Santañí cuatrocientos. Vinieron a bordo de la Capitana y mandó el general Asfeld se volvieron a tierra y se les entregase papeles del indulto para que los entregasen a los jurados de la villa lo que no dudo lo abran ejecutado.³¹

La noticia del desarrollo de los acontecimientos llegó a la capital de Mallorca, momento en que el virrey decidió enviar a Menorca a un síndico para solicitar ayuda a los ingleses, la cual se materializó con la llegada de dos navíos británicos al mando del comandante Treveris y, con ellos, lord Forbes, con la intención de mediar hasta la llegada de noticias desde Londres. Entretanto, el Gran i General Consell, reunido de urgencia, sugirió iniciar la resistencia de la ciudad de Palma, pero la diversidad de pareceres impidió la toma de una decisión definitiva. La gravedad de los hechos obligó a formar una comisión para asesorar al virrey y oír a las principales fuerzas vivas de la isla sobre el proceder contra las tropas borbónicas.³²

Al despuntar el día 17, el ejército borbónico marchó por tierra hacia la población más cercana, Felanitx, mientras que la intención de la flota era zarpar, si bien el azote del viento del sureste arrastró peligrosamente el áncora hacia tierra de manera que tuvieron que cortarla para salir y fondear a poca distancia en Portocolom, en la costa de Manacor. Por la tarde del día siguiente se aproximó un navío procedente de Mahón, con dirección a Alicante, informando de la llegada a Menorca de una embarcación francesa con tropas de infantería que estuvo a punto de hundirse delante de la Dragonera. El desarrollo de los preparativos y el propio operativo anfibio habían empeorado la mala salud de Pedro de los Ríos que padecía «fatigas y [se encontraba] algo débil». Estaba a la espera de la concesión de licencia de tres meses para ir a la Corte a visitar al médico y lograr mejorar su estado de salud. Por ende, no es de extrañar que el monarca no le concediera permiso hasta finalizar el operativo. En este contexto, se decidió enviar a Barcelona las embarcaciones inútiles, mientras que el resto de la flota fue dividida al mandar a Palma una parte para iniciar el bloqueo marítimo y al resto hacía la ciudad de Alcudia, para llevar víveres para el ejército borbónico. En esta situación, el día 19 levaron anclas rumbo norte bordeando la costa, Punta de N' Amer, cap de Sant Jordi y cala Jeroni hasta llegar, de noche, próximos a la bahía de Alcudia. Al día siguiente no partió por la falta de viento, pudiendo oír un cañoneo desde la ciudad amurallada de Alcudia que señalaba la llegada de la infantería borbónica a las puertas de la ciudad. A las 4 de la tarde se puso viento en popa y logró situar la flota delante de Cap de Farruix, a un tiro de cañón de dicho cabo, donde se dio fondo gracias a la calma y viento de tierra toda la noche. El día 21

³¹ BLA, ZE3-9/415, s/f.

³² ARM (Arxiu Regne de Mallorca), AGC (Actes Gran i General Consell) 73, ff. 312-315. Palma, 22-VI-1715.

conocieron, por una embarcación procedente de Alcudia, que la ciudad había sido tomada el día anterior. La actitud poco belicosa mostrada por las autoridades de Alcudia fue valorada positivamente por el caballero de Asfeld para solicitar que esta ciudad conservase el privilegio del título real de fidelísima, del que gozaba por Carlos V.³³ Estas circunstancias alertaron al virrey, que congregó a los consejeros y representantes de cada estamento para hacer una llamada general a defender la ciudad.³⁴

Aquel mismo día 21, con viento de *embat*, entraron las embarcaciones borbónicas en el puerto de Alcudia, donde dieron fondo y desembarcaron tres mil sacos de harina y dos mil de cebada para aprovisionar a las tropas y a la caballería. Al día siguiente, con fuerte viento y lluvia, llegó el resto del convoy de las sesenta y nueve embarcaciones del frustrado intento de desembarco en Sóller. Recordar que parte de la flota se separó el día 14 por la noche yendo a parar delante de dicha localidad, donde quiso José de los Ríos hacer un desembarco:

Y como vio la mala situación del país le pareció no ejecutarlo. Y de allá pasó a la vuelta de la Cabrera que por falta de agua se vio obligado a atacarla. Y lo ejecutó pero como la situación era tan mala no pudo lograr nada sino hacer alguna poca de agua. Y desde allá pasó a la parte de Calalonga de donde despachó un falucón y avisó al Sr. D. Pedro de parte el Sr. D. Joseph como estaba con grandísimo cuidado pues no sabían donde avíamos parado. Y se le respondió que viniese a Alcudia con diligencia lo que ejecutó.³⁵

Una vez que fueron desembarcados el resto de la tropa y la artillería, el día 23 partió hacia Palma el caballero de Asfeld con sus tropas, al ser avisado de que «dos comunes de aquella Ciudad estaban en ánimo de entregarse al Rey». El *Águila de Nantes*, que transportaba al regimiento de Navarra, llegó rezagada a Alcudia aquel día para su desembarco. Sin tropas a bordo intentaron zarpar, pero la falta de viento les obligó a dar fondo en medio de la bahía de Alcudia. Entretanto, las autoridades austracistas, menos el virrey Rubí, decidieron emprender las negociaciones para la capitulación por las pocas posibilidades de resistencia y las escasas posibilidades de recibir refuerzos austríacos.³⁶ Entre tanto, Pedro de los Ríos direccionó las velas de sus embarcaciones hacia Palma para iniciar el bloqueo marítimo que completaba el terrestre emprendido por las tropas de Asfeld.³⁷ Así, el 25 hubo un viento favorable que permitió iniciar la derrota rumbo sureste hasta delante de la cala Longa, donde les anocheció. Aquel mismo día partieron desde Alcudia a Barcelona cincuenta y dos embarcaciones que habían descargado la caballería. Y al día siguiente marcharon hasta llegar delante de la ciudad de Palma, a las cuatro de la tarde. Las autoridades decidieron reconocer la costa. El día 27 se pusieron los navíos en orden de batalla ante la ciudad de Palma para reforzar los ataques terrestres. El narrador relata la presencia de tres navíos de guerra ingleses delante del lazareto

³³ AGS, GM, leg. 476-477 (Suplemento). Campo de Alcudia, 22-VI-1715. Caballero de Asfeld a Miguel Fernández Durán.

³⁴ ARM, AGC 73, ff. 303-304. Palma, 21-VI-1715.

³⁵ BLA, ZE3-9/415.

³⁶ Eduardo PASCUAL RAMOS: *Poder y linaje...*, pp. 210-211.

³⁷ AGS, GM, leg. 476-477. Campo de Alcudia, 22-VI-1715. Caballero de Asfeld a Miguel Fernández Durán.

de la ciudad. Al día siguiente, veinticinco granaderos ocupaban el fuerte del Cap de Romani, conocido vulgarmente como Sa Fortaleseta, con poca resistencia en la toma: «Lo ejecuté así con dos falucones pues habiendo hallado algunos hombres dentro antes de llegar allá, huyeron». ³⁸ Al despuntar el alba, las fuerzas borbónicas decidieron aumentar el asedio con el despliegue de tropas frente a las murallas palmesanas, desde el camino de Lluçmajor hasta el de Esportles. La conquista insular entraba en su tramo final. Los mandos borbónicos informaron a Grimaldi de la poca resistencia por las fuerzas insulares y del inicio de los contactos con las autoridades austracistas para la rendición. ³⁹ El caballero de Asfeld a envió a Miguel Fernández Durán los artículos de las capitulaciones para su aprobación, con la recomendación de que fueran benignas como muestra de satisfacción por la escasa hostilidad mostrada por los mallorquines. ⁴⁰

La ciudad de Palma se rindió oficialmente el 3 de julio con la evacuación de los castillos de Bellver y San Carlos y la entrega de la ciudad. El príncipe de T'Sercles escribió el 4 de julio a José Grimaldo comunicando: «En este instante que son las onze de la noche, acabamos de recibir carta del Caballero Dasfelt, de 3 del corriente con la apreciable gustosa noticia de la rendición de Palma mediante capitulación de poder pasar a Cerdeña los que ocupaban aquella plaza». ⁴¹ Por su parte, la toma de la vecina isla de Ibiza se realizó sin dificultades. La misión fue encomendada al irlandés coronel de infantería Daniel O'Sullivan Bear al mando de un contingente de 300 hombres, a bordo de *La Sorpresa*, capitaneada por el capitán Francisco Cornejo, y el *San Antonio*. Zarparon desde Palma el 4 de julio y al día siguiente claudicó la isla. Igualmente, la toma de la isla de Cabrera se produjo también sin violencia. La fragata *San Fernando*, comandada por Baltasar Charlok, llegó a la isla para la toma de su castillo según lo pactado en Mallorca. ⁴² Una vez finalizado el operativo, la presencia de la flota dejó de tener sentido. Así, esta quedó dividida al permanecer en Mallorca el *Real*, el *Príncipe de Asturias* y la *Reyna*, mientras que el *San Fernando*, *El Tigre*, *La Flecha*, seis galeras y dos saetías armadas de guerra marcharon hacia el puerto de Barcelona. El resto de la flota, con Pedro de los Ríos al mando, compuesta por la *Capitana*, *Asturias*, *San Felipe*, *El Águila de Nantes* y *La Sorpresa*, tomó rumbo hacia Cádiz. ⁴³

Conclusiones.

A modo de balance, el operativo logístico y militar para la toma de Mallorca e Ibiza contó con una decidida voluntad de Felipe V y Luis XIV en aunar esfuerzos con el propósito de evitar lo ocurrido meses atrás en la toma de Barcelona. La concentración y contratación de

³⁸ BLA, ZE3-9/415.

³⁹ AGS, SG, leg. 1.591. Barcelona, 29-VI-1715. Pedro Rubio al marqués de Grimaldi.

⁴⁰ AGS, GM, leg. 477. Campo de Palma, 2-VII-1715. El caballero de Asfeld a Miguel Fernández Durán.

⁴¹ AGS, GM, leg. 1.591. Barcelona, 4-VII-1715. T'Sercles a José de Grimaldo.

⁴² Eduardo PASCUAL RAMOS: *Poder y linaje...*, p. 214.

⁴³ AGS, SG, leg. 1.595. Navegando a Cádiz, 17-VII-1715. Pedro de los Ríos a Miguel Fernández Durán.

una flota de las dimensiones de la empleada en este operativo respondía esencialmente a la necesidad de disponer de un contingente con una superioridad táctica y bélica respecto al que se esperaba en territorio hostil. Su complejidad radicó en la diversidad de su formación de carácter heterogéneo, una cualidad que unida a la variedad de navíos, equipo y mandos constituyeron un hándicap. No obstante, un factor que contribuyó decisivamente al éxito fue la participación de profesionales, entre los que destaca el intendente José Patiño como agente clave en la movilización y coordinación de los recursos expedicionarios. Igualmente, no se puede dejar de señalar el notable servicio prestado por asentistas españoles y extranjeros, al redireccionar las velas de sus embarcaciones según las necesidades de la monarquía.

En otro aspecto, se pone de manifiesto la acertada decisión de situar el origen de la expedición en el puerto de Barcelona al disponer de los recursos necesarios, tanto navales como las experimentadas tropas franco-españolas que actuaron en el asedio y toma de dicha ciudad. La proximidad del puerto de la ciudad Condal con el reino insular resultó esencial tanto por la rapidez de las comunicaciones entre ambos puntos como en tanto que elemento intimidatorio a la fuerza naval británica menorquina, en caso de ayuda a las autoridades austracistas mallorquinas.

En términos navales y militares, la operación fue un éxito, como indicó el caballero de Asfeld a Felipe V que concluyó «en tres semanas, sin efusión de sangre y ahorrando en muchos gastos a la real hacienda». Da la impresión que ayudaron la escasa oposición de las autoridades austracistas, prácticamente abandonadas por Carlos VI, y la decisión de Gran Bretaña de no intervenir, algo que de otro modo hubiera, tal vez, cambiado el resultado final. Puntualizar, por último, la relevancia de esta expedición anfibia como precedente de futuras misiones que emprendió la monarquía española a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII en su deseo de recuperar posesiones arrebatadas en el tratado de Utrecht.