



DEPARTAMENTO DE HISTORIA MEDIEVAL, MODERNA Y CC. Y TT.
HISTORIOGRÁFICAS
FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

JULIÁN DE ARRIAGA Y RIVERA.
UNA VIDA AL SERVICIO DE LA MARINA (1700-1776)

MARÍA BAUDOT MONROY
LICENCIADA EN GEOGRAFIA E HISTORIA

DIRECTOR
PROF. DR. D. CARLOS MARTÍNEZ SHAW



AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de investigación no hubiera sido posible sin la ayuda de muchas personas a las que quiero manifestar mi profundo agradecimiento.

Desde el momento en el que Julián de Arriaga entró a formar parte de mi vida, mi marido Ulf y mis hijos, Carlos y Verena, con gran generosidad también le hicieron un hueco en las suyas, embarcándose conmigo en una travesía larga e incierta. ¡Cuánto admiro la infinita paciencia de Ulf!, escuchándome incansable, leyendo con interés las páginas que iban saliendo de mi pluma, aportando reflexiones y sugerencias que me ayudaron a orientarme.

Para expresar la gratitud que siento hacia Carlos Martínez Shaw, mi director de tesis, me voy a permitir la licencia de parafrasear a Palladio, el gran arquitecto renacentista, cuando hablaba de sus mentores, puesto que como le ocurrió a él, estoy segura de me considerarán muy afortunada por haber encontrado un maestro de mente tan noble y generosa, que con tan excelente criterio ha atendido mis razonamientos. Sin su gran sabiduría, su serenidad, su permanente disponibilidad y exigente maestría, traducidas en la confianza demostrada en mi trabajo, en consejos certeros y en su aliento para mantener el rumbo, esta tesis sobre Julián de Arriaga no hubiera llegado a buen puerto.

Durante mi etapa de doctoranda he tenido la suerte de conocer a muchas personas que han compartido conmigo un momento de sus vidas, contribuyendo a enriquecerme con sus palabras de ánimo, reflexiones compartidas, aportación de datos bibliográficos o documentales, conversaciones, consejos, sugerencias y oportunos silencios. No sólo me refiero al personal de los archivos en los que he trabajado como Nieves Rodríguez Amunátegui del Archivo del Museo Naval de Madrid, Isabel Aguirre del Archivo General de Simancas, Miguel Ángel de Benito, Vicente del Campo y Silvia López del Archivo General de la Marina; sino también a compañeros investigadores y profesores. Algunas de ellas hoy son amigas como Marina, Marta, Mayte y Lola. Las aportaciones de todos están en estas páginas de la historia de la Armada.

MUCHAS GRACIAS.



ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	1
ÍNDICE.....	5
LISTA DE SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS.....	8
INTRODUCCIÓN.....	9
CAPITULO1 LOS ARRIAGA.....	21
1.1 Origen familiar.....	21
1.2 Los hermanos Arriaga Rivera	22
CAPITULO2 UN NUEVO MARCO PARA LA MARINA Y LAS RELACIONES INTERNACIONALES ESPAÑOLAS DESPUÉS DE UTRECHT.....	31
2.1 El estado de la Marina a principios de siglo.....	32
2.2 El nacimiento de los cuerpos profesionales.	48
2.3 La reconstrucción material de la Marina.....	70
2.4 Ordenanzas de la Marina en 1729.....	88
CAPITULO3 EL INGRESO EN LA ARMADA Y LOS PRIMEROS EMBARQUES DE ARRIAGA, 1728-1734.	99
3.1 Convoyando la flota de la Carrera de 1729 a Veracruz.....	101
3.2 Oficial de órdenes de la Flota de Azogues de Rodrigo Torres y Morales, 1730-1731. 103	
3.3 En otros mares: Arriaga y el transporte de tropa a Italia (1731).	124
3.4 De nuevo en Indias con la flota de la Carrera de 1732.....	127
CAPITULO4 EL PRIMER MANDO DE UN BUQUE DE GUERRA DE LA ARMADA (1734-1735).	141
CAPITULO5 ETAPA SIN DESTINO, 1735-1738.....	171
5.1 Licencia del servicio para “asuntos propios” (1736-1737).	175
5.2 Primera misión especial (1738).....	179
CAPITULO6 GUERRA CONTRA INGLATERRA: LA CAMPAÑA DEL CARIBE (1740-1745).....	187
6.1 El conflicto anglo-español.....	187
6.2 La guerra contra Inglaterra, 1739-1748.....	192
6.3 La precariedad en el apresto de la escuadra de Rodrigo Torres, 1740.	198

6.4	La accidentada travesía de la escuadra.....	205
6.5	La escuadra en Cartagena de Indias, 24 de octubre de 1740, 7 de febrero 1741.....	212
6.6	En La Habana, febrero de 1741.....	221
6.7	La ofensiva de Vernon, 1741-42.....	226
6.8	La permanencia de la escuadra en La Habana (1741-1744).....	229
6.9	Algunas otras actuaciones de la escuadra (1741-44).....	232
CAPITULO7 LA GUERRA EN EL ATLÁNTICO, ENERO 1745-SEPTIEMBRE 1747.....		253
CAPITULO8 LA CAMPAÑA DE CORSO DE 1748-49 EN EL MEDITERRÁNEO.....		265
8.1	El primer intento de destruir el puerto de Argel.....	265
8.1	Arriaga al mando de un nuevo intento de destruir el puerto de Argel y la flota corsaria argelina, 1749.....	267
CAPITULO9 LA REBELIÓN CONTRA LA CÍA. GUIPUZCOANA DE CARACAS, 1749-1751.....		309
9.1	La rebelión de Juan Francisco León contra la Compañía.....	315
9.2	El sometimiento de los amotinados.....	332
9.3	Arbitro de las negociaciones entre la Guipuzcoana y los venezolanos.....	335
9.4	La solución de la Junta consultiva.....	362
9.5	Regreso a España con todos los honores.....	365
CAPITULO10 ARRIAGA EN LA JUNTA CONSULTIVA PARA POLÍTICA INDIANA, 1751-1752.....		371
10.1	La solución de Arriaga para la crisis caraqueña.....	371
10.2	La colaboración de Arriaga en la política indiana de Ensenada, 1751-1752.....	378
10.3	La introducción de esclavos negros en Indias.....	382
10.4	La ocupación francesa del Darién.....	386
10.5	El endurecimiento de la represión del contrabando holandés en Tierra Firme.....	390
10.6	La expulsión de los cortadores de palo ingleses de Honduras.....	397
CAPITULO11 ARRIAGA EN CÁDIZ, 1752-1754.....		421
11.1	Arriaga, Intendente General de Marina.....	422
11.2	Arriaga, presidente de la Casa de la Contratación.....	449
CAPITULO12 ARRIAGA Y LA CAÍDA DE ENSENADA, 1754.....		459
CAPITULO13 EL NOMBRAMIENTO DE ARRIAGA COMO SECRETARIO DE MARINA E INDIAS.....		481
CAPITULO14 EL DRÁSTICO GIRO DE LA POLÍTICA NAVAL... 489		
14.1	De la expulsión de los cortadores de palo de Honduras a la nueva política de defensa en Indias.....	490
14.2	La nueva política atlántica.....	503
EPÍLOGO.....		513

CONCLUSIÓN.....	523
DOCUMENTACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA.	531
FUENTES MANUSCRITAS	531
FUENTES IMPRESAS.....	533
BIBLIOGRAFÍA	535

LISTA DE SÍMBOLOS Y ABREVIATURAS.

AGI: Archivo General de Indias.

AGMAB: Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán”.

AGS: Archivo General de Simancas.

AHN: Archivo Histórico Nacional.

AMN: Archivo Museo Naval (Madrid).

APR: Archivo Palacio Real.

BN: Biblioteca Nacional.

BCA: Biblioteca Central de la Armada.

INTRODUCCIÓN

“¡Qué poco sabemos de los marinos del siglo XVIII!” Este comentario quejumbroso de Carlos Martínez Shaw, mi admirado maestro, fue el pistoletazo de salida de este trabajo de investigación. En primer lugar, porque señalaba inequívocamente un vacío historiográfico sobre los miembros de la Armada, precisamente en el siglo en el que la Marina de Guerra, uno de los instrumentos esenciales de la política exterior, fue objeto de la máxima atención de los Borbones y de algunos de los más destacados ministros de esa centuria, que no casualmente lo fueron de Marina. Esta especial atención se tradujo en una completa renovación de la institución y de la profesión del oficial de la Armada.

También nos resultó sorprendente que incluso esos grandes ministros de Marina reformistas hubieran despertado poco interés historiográfico, ya que sólo José Patiño, José del Campillo y el marqués de la Ensenada contaban con estudios monográficos sobre sus personas realizados en 1882 y 1878 por el archivero y bibliotecario Antonio Rodríguez-Villa. Ensenada incluso tuvo otro más, escrito en 1831 por Melchor Fernández Navarrete. Hubo que esperar hasta las últimas décadas del siglo XX para que algunos de ellos (Patiño y Ensenada) volvieran a ser objeto de un renovado y actualizado estudio monográfico, o, ya más recientemente, para que la figura de otros (González de Castejón y Valdés) fuera reivindicada por sus descendientes¹.

Paradójicamente, uno de los que han permanecido en el silencio es precisamente Julián de Arriaga y Rivera, el primer marino de Guerra perteneciente al Cuerpo General de la Armada que después de una larga vida en activo llegó a ser ministro de Marina, siendo además el que más tiempo

¹ FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Noticia biográfica del marqués de la Ensenada y del general de Marina Blas de Lezo*, Madrid, 1848. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*, Madrid, 1878. *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V*, Madrid, 1892. ARANDA, J. M.: *El marqués de la Ensenada. Estudios sobre su administración*, Madrid, 1898. BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España bajo Felipe V, del Tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Alicante, 1998. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, 2006. SALVA RIERA, J.: *El marqués de la Ensenada*, Madrid 1942, GÓMEZ MOLLEDA, M^a D.: “El marqués de la Ensenada a través de su correspondencia íntima” en *Eidos*, 2, Madrid, 1955, pp. 48-90 y otros artículos publicados en la misma revista que se citan en la bibliografía. ABAD LEÓN, F.: *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, Madrid 1985. GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista del marqués de la Ensenada*, Lérida, 1996. GONZÁLEZ DE CASTEJÓN VELAMAZÁN, J. F.: *D. Pedro González de Castejón: marqués de González de Castejón: ministro de Marina de Carlos III*, Madrid, 2003. VALDÉS OZORES, M.: *El baylío D. Antonio Valdés: un gobierno eficaz del siglo XVIII*, Barcelona, 2004.

estuvo en el cargo². Efectivamente, si la obra política de Julián de Arriaga había quedado oscurecida por la que realizaron tan brillantemente sus antecesores en el cargo, José Patiño y el marqués de la Ensenada, su persona había caído prácticamente en el olvido, como ocurría con la mayoría de sus compañeros de armas que con tanta entrega dedicaron sus vidas al servicio de la Marina. Es más, Arriaga ni siquiera ha llamado la atención de los marinos que se dedican a rescatar la memoria y hazañas de los miembros del Cuerpo de siglos pasados a través de la actividad divulgadora del *Instituto de Historia y Cultura Naval* y de las publicaciones del Ministerio de Defensa³, contribuyendo con este olvido a corroborar la apreciación de John Elliott:

Nuestro conocimiento sobre la biografía de los españoles, incluso la de aquellos de gran importancia histórica, es terriblemente limitado. Peor es aún el desconocimiento casi absoluto en que hay que moverse con personajes de segunda fila, pero de gran importancia en la vida del país y en el desarrollo del Estado. Resulta asombroso lo poco que sabemos de las personas que deciden, preparan, aconsejan y ejecutan acciones políticas⁴.

Cada vez son más numerosos los estudios de Historia económica, social y política que han permitido profundizar en el conocimiento del siglo XVIII, transmitiéndonos una imagen global de un siglo reformista, en el que se desarrollaron y consolidaron procesos irreversibles que desembocaron en el liberalismo del siglo XIX. Y entre toda la producción historiográfica reciente, en un intento de llenar el vacío denunciado por Elliott, llama la atención la gran cantidad de biografías publicadas, hasta el punto de poder afirmar que la biografía histórica es un género de moda.

Muchas de ellas se centran en personajes del XVIII. Reyes, reinas, pensadores, científicos y políticos han captado recientemente la atención de la historiografía. El hecho de que ahora también conozcamos mejor a muchos de los grandes protagonistas del siglo ilustrado, ha acentuado el claroscuro existente entre aquellos personajes que poseen monografías solventes y los que todavía no han sido objeto de una investigación de suficiente envergadura. Pero también ha provocado la necesidad de conocerlos mejor, al concienciarnos de que forman parte de un entramado de actuaciones políticas

² En el siglo XVIII hubo 14 ministros de Marina. Julián de Arriaga y Rivera lo fue desde el 22 de julio de 1754 hasta su muerte el 28 de enero de 1776, permaneciendo por lo tanto más de 21 años al frente de las secretarías de Indias y Marina. Cfr. PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes del ministerio de Marina*, Madrid 1998, pp. 389-400.

³ Nos referimos a la *Revista General de Marina* y a la *Revista de Historia Naval*.

⁴ ELLIOTT, J. y DE LA PEÑA, F.: *Memoriales y cartas del conde-duque de Olivares*, Madrid, 1978-1981, p. 15.

que sólo podremos explicar en su totalidad teniendo en cuenta el papel jugado por estos actores secundarios, en muchas ocasiones tan relevante y decisivo como el atribuido a los personajes que conocemos mejor.

Precisamente uno de los políticos dieciochescos que había despertado entre los historiadores menos interés, por no decir ninguno, es Julián de Arriaga, sucesor del gran ministro de Marina por antonomasia del siglo XVIII, el marqués de la Ensenada.

En 1721 un real decreto había sancionado la creación de cinco Secretarías de Estado y del Despacho: Estado, Guerra, Gracia y Justicia, Hacienda, Marina e Indias, permaneciendo la de Marina, desde su creación en 1714⁵, vinculada a la de Indias y recayendo su dirección siempre en un mismo individuo, lo que no impidió que, por la distinta temática que en ambos departamentos se despachaba, fueran adquiriendo autonomía interna, dando lugar a la formación de dos oficinas bien diferenciadas con sus correspondientes oficiales⁶.

Las competencias de ambos ministerios quedaron perfectamente delimitadas por un real decreto en 1754, año en el que Arriaga, el 22 de julio, fue nombrado inicialmente secretario de Marina, pasando la cartera de Indias al secretario de Estado, Ricardo Wall. Este hecho hubiera sentenciado la separación de ambas secretarías, si Ricardo Wall, dos meses después de haber asumido los ministerios de Estado e Indias, no hubiera renunciado a dirigir los asuntos de América, pasando dicha cartera a manos de Arriaga que ya dirigía la de Marina. El hecho de que, otra vez, una misma persona dirigiera los dos ministerios contribuyó a generar una cierta confusión en cuanto a la independencia de cada una de sus funciones. Hubo que esperar hasta 1776, año del fallecimiento de Arriaga, para que se nombraran para sucederle dos titulares, uno para cada cartera: González de Castejón en Marina y Gálvez en Indias.

La importante y decisiva gestión del marqués de la Ensenada al frente de la Secretaría de Marina ha eclipsado inevitablemente a su sucesor, Julián de Arriaga, a pesar de haber permanecido en su cargo veintiún años, durante los cuales tuvo que sobrevivir a no pocos avatares políticos. Rescatarlo de ese olvido histórico es nuestro propósito en este trabajo, que, además de al interés directo por su persona, responde también al intento de conocer mejor la

⁵ ESCUDERO, J. A.: *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*, Madrid, 1979, p. 53. Archivo General de Simancas, (AGS), Guerra Moderna, leg. 7301.

⁶ FRANCO, G: "Reformismo institucional y élites administrativas en la España del siglo XVIII: nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Marina (1721-1808)" en CASTELLANO, J. L., DEDIEU, J. P. y LÓPEZ-CORDÓN, M. V.: (eds.) *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de Historia institucional en la Edad Moderna*, Madrid. 2000, pp. 95-129.

historia de la Armada del siglo XVIII a través de la vida del primer marino de guerra que llegó a dirigir la Secretaría de Marina después del ministerio de Ensenada.

Así, el estudio del personaje desde todos los aspectos (su pertenencia a la Orden militar de San Juan de Jerusalén; su carrera profesional como marino de guerra de la Armada española; su gradual ascenso, ocupando cargos de máxima responsabilidad dentro de la administración de la Marina, o su pertenencia a las más altas instancias del poder desde donde participó directamente en la toma de decisiones políticas) permitirá analizar y explicar determinadas cuestiones políticas, económicas, sociales y administrativas de la segunda mitad del siglo XVIII que, aunque en parte sean conocidas, pueden aparecer ahora bajo una luz nueva. Del mismo modo, a través de Arriaga esperamos poder profundizar en el conocimiento de la Marina de Guerra, desde sus integrantes hasta su organización o estrategias defensivas.

Cuando empezamos a bucear en la bibliografía, rastreando alguna pista sobre Arriaga, nos llamó la atención que los autores que de alguna forma se habían ocupado de su figura siempre mencionaban los mismos datos y destacaban los mismos hechos relacionados con el personaje, como si todos citaran literalmente una misma fuente, o se hubieran ido copiando sucesivamente desde el siglo XIX hasta casi nuestros días. Ofrecían una ligerísima pincelada de sus logros más destacados, enumerando cronológicamente una sucesión de ascensos militares y políticos, así como de títulos y mercedes conseguidas (un escueto currículum vitae en el que ni siquiera se describen las funciones desempeñadas en cada cargo, sino que sólo se sobrentienden), y presentaban a Arriaga como si hubiera sido un “ministro-puente” bastante anodino y silente entre dos conocidos y reconocidos grandes ministros de Marina: el marqués de la Ensenada y el marqués de González de Castejón.

El intento de esclarecer el trasfondo de su actuación es el propósito de un trabajo a largo plazo, que ahora se inicia con una previa aproximación a su semblanza personal y a su carrera de marino de guerra, objetivo concreto de estas líneas. Conscientes de que no es fácil acercarse a un personaje del que por el momento no conocemos ni epistolarios personales, ni memorias, ni escritos al margen de la correspondencia oficial, que nos permitieran entrever actitudes psicológicas, estados de ánimo o ideología, hemos intentado aproximarnos al ser humano investigando sus orígenes familiares, recabando documentación con opiniones que de él tuvieron personajes que lo conocieron y trataron en distintas etapas de su vida, así como rescatando sus propias actuaciones durante su etapa de marino e intendente general de Marina.

La dispar información obtenida nos ha llevado a estructurar el trabajo en quince capítulos diferenciados. El primero se refiere a su entorno familiar

directo, que hemos reconstruido a partir de los expedientes de limpieza de sangre exigidos para ingresar en las órdenes militares, así como a través de documentos notariales. En el segundo, con el fin de ubicarnos en el tiempo y en el espacio, hemos intentado describir el desarrollo de la Real Armada desde su creación, finalizada la Guerra de Sucesión, hasta el final de la década de los treinta, momento en el que ingresa Arriaga en la institución, así como algunos hechos que destacan la importancia de la Marina de Guerra, a la que la Monarquía adjudicó un papel esencial, convirtiéndola en instrumento privilegiado de su política exterior.

Entre el tercer capítulo y el noveno hemos rehecho la carrera en la Marina de Guerra de Arriaga a través de las campañas marítimas en las que participó, es decir, sus veintitrés años como oficial del Cuerpo General de la Armada en activo, lo que no ha sido fácil, ya que nos ha obligado a un minucioso rastreo de cualquier dato sobre Arriaga en los expedientes conservados tanto en el Archivo de Simancas (Valladolid), como en el General de la Marina (El Viso del Marqués, Ciudad Real), en el de Indias (Sevilla), en el Histórico Nacional de Madrid y en el Archivo del Museo Naval (Madrid), así como a su posterior confrontación. Aunque disponíamos de su expediente personal, éste apenas aportaba más que las fechas de los sucesivos ascensos de grado. Las escuetas notas biográficas a las que nos hemos referido anteriormente, repetían los mismos datos, muchas veces inexactos, adjudicándole erróneamente su participación en algunas expediciones e ignorando, en cambio, su actuación en otras.

En los capítulos décimo y undécimo hemos estudiado una actividad completamente desconocida de Arriaga: su participación como asesor de política indiana de Ensenada, así como algunas actuaciones suyas como intendente general de Marina, una vez que con cincuenta y un años dejó de navegar en los navíos de guerra de la Armada para hacerlo entre los expedientes administrativos. En los dos siguientes capítulos hemos analizado la conjura que acabó con el ministerio de Ensenada, la posible participación de Arriaga en la intriga y las circunstancias en las que se produjo su nombramiento como ministro de Marina. Finalmente exponemos el giro dado a la política naval por el secretario de Estado, Ricardo Wall y cómo Julián de Arriaga consiguió que Fernando VI obligara a Wall a reconsiderar algunas decisiones. En el epílogo desvelamos algunas peculiaridades de la vida de Arriaga que nos acercan al ser humano para, finalmente, ocuparnos de su muerte y sepultura.

Como ya hemos indicado, sólo en función de su cargo como Secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga aparece mencionado de forma escueta y superficial en la historiografía, y los autores que han aportado alguna novedad a los datos biográficos conocidos, tan sólo han contribuido a esclarecer quién

fue Arriaga y cuál fue su gestión al frente de Marina e Indias en algunos asuntos muy puntuales, sin conseguir aportar una visión generalizada ni de su vida ni de su obra. Es bastante ilustrativo de este desinterés por el personaje que no sean pocas las obras en las que, al hacer referencia a Arriaga, se empieza con la siguiente frase: “Se desconoce su lugar de nacimiento...”, o que el conde de Fernán Núñez, primer biógrafo coetáneo de Carlos III, además de cortesano y amigo del monarca, que necesariamente lo tuvo que conocer, ni lo nombre.

Las primeras referencias a Arriaga las hemos encontrado en la obra del historiador William Coxe, publicada en Londres en 1813 y traducida al español por Jacinto Salas y Quiroga en 1846 con el título *España bajo el reinado de la casa de Borbón, desde 1700, en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1778*⁷. Coxe se basó en la documentación oficial remitida por los embajadores ingleses a la Corte británica. Sus despachos sobre el acontecer político y cortesano español son, hasta nuestros días, una fuente fundamental para trabajos sobre el siglo XVIII. Coxe, a través de la correspondencia oficial del embajador Benjamin Keene, nos presenta a un Arriaga que debía su rápido ascenso en la administración de la Marina a su mentor Ensenada y que dio muestras de unas enormes tragaderas para mantenerse en el ministerio de Marina al mostrarse dispuesto a quedar supeditado a la última palabra de Ricardo Wall: “se puede decir que queda realmente Wall de secretario, y que viene a ser Arriaga su oficial mayor...”. Al menos esto fue lo que Wall y Huéscar, los conspiradores, aseguraron a Keene para tranquilizarle sobre su designación para suceder a Ensenada en Marina.

Coxe fue también el primero que mencionó la estrecha relación de Arriaga con los jesuitas (como la que también mantuvieron otros muchos ensenadistas), principal dato sobre la personalidad del ministro destacado por los sucesores de Keene en la embajada británica y del que se hará eco Antonio Ferrer del Río en su *Historia del reinado de Carlos III en España*, publicada en 1852, basada en gran parte en la correspondencia mantenida por Tanucci con Carlos III, la reina Maria Amalia y diversos personajes influyentes de la Corte, como el propio secretario de Estado Ricardo Wall. La imagen de Arriaga transmitida por Ferrer del Río es la de un hombre en la trayectoria final de su vida: “seco de carácter, no sabía granjearse amigos, incorruptible, no había desmerecido el favor del monarca, anciano venerable y santurrón sincero..., y según pública fama bajo la inspiración de los jesuitas entre los que se le veía a

⁷ COXE, G.: *España bajo el reinado de la casa de Borbón, desde 1700, en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1778*, 4 vols. Madrid, 1846. FERRER DEL RÍO, A.: *Historia del reinado de Carlos III en España*, 4 vols., Madrid, 1852

menudo". Paradójicamente, será la que, convertida casi en cliché del personaje, prevalezca en la historiografía hasta nuestros días.

El vicealmirante de la Armada Francisco de Paula Pavía, en su Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868, publicada en 1873, será el primero que presente un sucinto currículum profesional de Arriaga, basado en la documentación existente en la Secretaría de Marina, que no siempre contrastó, por lo que contiene algunas inexactitudes, sobre todo referidas a su etapa como marino. El tono panegirista de su aproximación al personaje es excesivo, adjudicándole como éxitos excepcionales actuaciones que en ningún caso sólo son atribuibles a su gestión política. A pesar de todo, Pavía fue el primero que atribuyó a méritos propios, y no a su participación en la conjura que acabó con Ensenada, su ascenso a la Secretaría⁸.

Pocos años después, Cesáreo Fernández Duro dedicó dos tomos de su monumental obra *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* al siglo XVIII, recogiendo y exagerando lo dicho por Coxe, Ferrer del Río y Pavía con respecto a la relación de Arriaga con los jesuitas. A pesar de lo contundente de la obra, hay entre las páginas dedicadas a los logros de los distintos secretarios de Marina un gran desequilibrio, del que Arriaga no sale bien parado. Patiño y, sobre todo, Ensenada desde sus respectivos ministerios protagonizaron y consolidaron el renacer y el auge de la Marina de Guerra, mientras que Arriaga, a pesar de sus veintiún años de ministerio apenas rubricó algunas disposiciones. Evidentemente el primer historiador de la Armada pasó de puntillas por el estudio del personaje y de su gestión ministerial⁹.

La publicación en inglés por el historiador británico Richard Lodge, en 1933, de la correspondencia privada de Benjamin Keene durante su embajada en la Corte de Fernando VI, titulada *The private correspondence of Sir Benjamin Keene*, aportó más incertidumbre, al admitir Keene no conocer casi al personaje y, sobre todo, al no esclarecer las sospechas sobre la traición de Arriaga hacia Ensenada. Por la escasa difusión de la obra de Lodge en nuestro país, la opinión de Keene sobre Arriaga ha pasado hasta hoy desapercibida, prevaleciendo la idea aportada por Pavía de su ascenso a la Secretaría de Marina por méritos propios¹⁰.

⁸ PAVÍA, F. de: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, 1873.

⁹ FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón al siglo XVIII*, Madrid, 1895-1903.

¹⁰ LODGE, R.: *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge, 1933.

Otro tanto podría decirse de los despachos de los embajadores austriacos en la Corte de Carlos III, transcritos y editados por Hans Juretschke en alemán, que constituyen una fuente valiosa y acreditada, aunque poco conocida, para el estudio del siglo XVIII. Aunque los embajadores coincidieron con frecuencia en la Corte con Arriaga, en sus comentarios sobre él más que relatar a la emperatriz o al canciller Kaunitz el contenido de conversaciones mantenidas personalmente con el ministro, se hacen eco de los dimes y diretes cortesanos, contribuyendo con ello a redundar en la imagen de anciano serio, retraído, profundamente religioso, honesto y amigo de los jesuitas, sin aportar datos novedosos a la biografía personal y política del personaje¹¹.

A la historiografía heredera de Menéndez Pelayo, que a tenor de los coincidentes comentarios a cerca de su rectitud, honestidad y religiosidad, sobre los que se fundaba tradicionalmente la imagen de Arriaga, hubiera tenido en él un prototipo de político español para el denostado siglo XVIII, se le escapó el personaje, eclipsado por Ensenada, a pesar de que, sin duda, por su perfil, hubiera encajado mejor en su ideología que el vividor Ensenada.

El primer estudio con base documental sobre una actuación concreta de Arriaga se lo debemos a Francisco Morales Padrón, con su *Rebelión contra la Compañía de Caracas*, publicada en 1955¹². La liquidación del alzamiento de los criollos contra la Compañía Guipuzcoana le fue encargada a Arriaga por Ensenada en un acto de máxima confianza. Arriaga no defraudó ni a su mentor ni a Fernando VI, ya que a través de la documentación nos encontramos con un marino de guerra en la cumbre de su carrera militar, prudente y paciente negociador que supo apaciguar momentáneamente la rebelión, evitando nuevos enfrentamientos a la vez que consiguió la permanencia de la Compañía guipuzcoana en Caracas. Lamentablemente esta aportación, a nuestro juicio imprescindible para valorar al personaje, no ha sido tenida en cuenta suficientemente en posteriores apreciaciones sobre Arriaga.

Uno de los pocos historiadores que la recoge al analizar su actuación como ministro de Carlos III es Vicente Rodríguez Casado, cuya obra *La política y los políticos en el reinado de Carlos III* apareció en 1962, aportando como justificación para entender la permanencia de Arriaga hasta su muerte al frente de sus ministerios el haber servido de dique de contención de las tendencias renovadoras que apostaban por el libre comercio con América¹³. A demostrar documentalmente este argumento han contribuido los recientes trabajos de

¹¹ JURETSCHKE, H.: *Berichte der diplomatischen Vertreter des Wiener Hofes aus Spanien in der Regierungszeit Kart III, (1759-1788)*, Madrid, 1970-1976.

¹² MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión contra la Compañía de Caracas*, Sevilla, 1955.

¹³ RODRÍGUEZ CASADO, V.: *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid, 1962.

Allan J. Kuethe: *El fin del monopolio, los Borbones y el Consulado andaluz, y El Consulado de Cádiz y el reglamento de comercio*¹⁴. Vicente Rodríguez Casado aportó en la mencionada obra una novedad importante sobre la idea defensiva de Arriaga para las Indias, transcribiendo un informe enviado al secretario de Estado, Ricardo Wall, en 1759, sobre el deficiente estado de defensa de las costas americanas, en el que le recomendaba vehementemente reforzar la presencia de la Armada en las costas americanas destacando más navíos en el área caribeña y reemprendiendo urgentemente la política de construcción naval iniciada por Ensenada que Wall había frenado tras su caída: “por mí no imagino otros (remedios) para precaver estos daños que navíos, navíos, navíos...”¹⁵.

Los historiadores como Vicente Palacio Atard, Didier Ozanam y María Pilar Ruigómez, que han profundizado en el estudio de la política exterior de los reinados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III, con sus obras respectivas (*El Tercer Pacto de Familia; La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI; La política exterior de Carlos III*), han aportado necesariamente datos nuevos sobre el papel de la Marina, que fue su instrumento fundamental al centrarse la atención política de la Monarquía primero en la recuperación de los reinos italianos y luego en reforzar su presencia en las Indias, lo que ha contribuido indirectamente a enriquecer nuestro conocimiento sobre algunas actuaciones puntuales de Arriaga¹⁶.

Otro tanto ha ocurrido con los trabajos dedicados a algunas instituciones de la Monarquía escritos por Gildas Bernard, José Antonio Escudero, Gloria Franco, Margarita Gómez y Dionisio Perona¹⁷ que nos han permitido conocer el funcionamiento de las Secretarías de Marina e Indias, su papel específico en

¹⁴ KUETHE, A. J. y INGLIS, D. G.: “El consulado de Cádiz y el reglamento de Comercio libre de 1765”, en TORRES RAMÍREZ, B. y HERNÁNDEZ PALOMO, J. (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVIII*, pp. 79-97. “El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz”, en VILA VILLAR, E. Y KUETHE, A. J. (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, 1999.

¹⁵ AGS, Estado, leg. 6090. Informe de Arriaga a Wall, Madrid, 3 de septiembre de 1759.

¹⁶ PALACIO ATARD, V.: *El Tercer pacto de familia*, Madrid, 1955. OZANAM, D.: “La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI” en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, t. XXIX, Madrid, 1985. RUIGÓMEZ, M. P.: “La política exterior de Carlos III” en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, t. XXXI, Madrid, 1985.

¹⁷ BERNARD, G.: *Le Secrétariat d’Etat et le Conseil espagnol des Indes, 1700-1808*, Ginebra, 1972. “La Casa de la Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII” en *Anuario de Estudios Americanos*, 12, Sevilla, 1955, pp. 253-286. “Liste des Secrétaires d’État espagnols de l’avènement des Borbons jusqu’en 1808”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXII, 2, Madrid, 1956, pp. 387-394. ESCUDERO, J. A.: *Los orígenes...*, FRANCO RUBIO, G.: “Reformismo... GÓMEZ GÓMEZ, M.: *Forma y expedición del documento en la Secretaría del Despacho de Indias*, Sevilla, 1993. PERONA ROMÁS, D.: *Orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, 1998.

el conjunto de los restantes ministerios y, sobre todo, algunas actuaciones de Arriaga como organizador de los ministerios a su cargo, así como sus relaciones con Fernando VI y Carlos III y con sus compañeros de gabinete. El antecedente inmediato y la justificación de su actividad ministerial se remonta a sus experiencias vividas como oficial de la Armada, por lo que sin ser el objetivo específico de este trabajo, su estudio ha sido fundamental para el mejor conocimiento del personaje.

Entre los abundantes trabajos recientemente dedicados a los más diversos aspectos del siglo XVIII, muchos autores, por la temática que tocan, se encuentran tangencialmente con Arriaga, contribuyendo una vez más a desvelar nuevos aspectos del ministro. Es imposible citarlos a todos, por lo que sólo mencionamos a aquellos en cuyas obras nos hemos apoyado para escribir este trabajo: José Luis Gómez Urdáñez, José Patricio Merino Navarro, Cristina González Caizán, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada y Diego Téllez Alarcía¹⁸.

Hemos dejado para el final la mención de dos artículos sobre Arriaga publicados por Juan Carlos Maestro Castañeda en 1996 y 2002 respectivamente, en los que el autor anunciaba que formaban parte de una tesis doctoral sobre Arriaga, que hasta el momento no ha aparecido. A nuestro entender Juan Carlos Maestro peca de panegirista cuando afirma que Arriaga es: “uno de los más preclaros representantes del siglo de las luces y las reformas”, y en los datos biográficos que aporta sobre Arriaga transcribe literalmente los aportados por Francisco de Paula Pavía, incurriendo, por tanto, en sus mismos errores, probablemente por no haberlos contrastado suficientemente con otras fuentes primarias.

Como se ve, son diversos los autores que en el curso de sus investigaciones inevitablemente se han encontrado con Julián de Arriaga, contribuyendo a desvelar distintos aspectos del personaje. Sin embargo dichas noticias deben recogerse y ordenarse en el contexto de una trayectoria vital a fin de que lleguen a articularse de modo coherente, perdiendo su condición de datos sueltos e inconexos. Ese es finalmente nuestro propósito.

La falta total de bibliografía sobre el Arriaga marino y el intendente general de Marina hace que nuestro trabajo se fundamente en las fuentes primarias a través de la investigación archivística. Sólo confrontando la información procedente de unos archivos con la de otros hemos podido

¹⁸ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política del marqués de la Ensenada*, Novelda, 2004. O'DONNELL DUQUE DE ESTRADA, H.: *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, Madrid, 2004. TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Madrid, 2008.

completar algunos importantes vacíos informativos, así como, por ejemplo, el hecho de que en la correspondencia de las expediciones en las que participó Arriaga enviada por los respectivos jefes de escuadra a la Secretaría de Marina no aparezca el nombre de los demás oficiales integrantes de la escuadra, lo que nos ha obligado a seguir su pista a través de los datos del navío en el que iba embarcado, del que teníamos constancia por la documentación conservada en otro archivo.

En resumen, hemos intentado reunir toda la información posible para conseguir una aproximación objetiva y fiable al personaje y de su actuación como marino, así como, a través de él, de la Armada durante el espacio de tiempo en el que Julián de Arriaga sirvió a la institución con entrega y abnegación.

CAPITULO1 LOS ARRIAGA.

1.1 Origen familiar.

El 19 de diciembre de 1700, estando sus padres de paso en Segovia¹⁹, donde su abuelo paterno, Julián Manuel de Arriaga y San Vítors, caballero de la Orden de Alcántara²⁰, era corregidor, nació Julián Manuel de Arriaga y Rivera, convirtiéndose en el cuarto hijo del matrimonio formado por Diego Luis de Arriaga y San Martín y Maria Rivera y Duque de Estrada²¹.

Diego de Arriaga, su padre, había nacido en Burgos siendo bautizado a los pocos días, según la costumbre, concretamente el 14 de noviembre de 1671, en la parroquia de San Esteban, de la que habían sido feligreses varias generaciones de la familia, celebrándose en ella muchos bautizos y matrimonios familiares²².

Maria, su madre, había nacido en la villa de Simancas, recibiendo las aguas bautismales el 31 de julio de 1679²³, y tanto su familia paterna, los Rivera, como la materna, los Duque de Estrada, eran naturales de Valladolid, ciudad que junto con la de Burgos serán los escenarios en los que se va a desarrollar la vida de la mayoría de los miembros de la familia Arriaga y Rivera.

¹⁹ El marqués de Lozoya, regidor perpetuo de la ciudad, y el marqués de Bracamonte, entre otros testigos naturales de Segovia consultados, que conocían personalmente tanto a Julián de Arriaga como a sus padres y abuelos, así lo declararon en 1717 a los comisionados que realizaron las pruebas de limpieza de sangre y probanza de nobleza, previas al ingreso de Arriaga en la Orden de San Juan de Jerusalén. Archivo Histórico Nacional (AHN) Sección Órdenes Militares - San Juan de Jerusalén (OO.MM.), exp. 23.326.

²⁰ AHN, OO.MM., exp. 123.

²¹ Habían contraído matrimonio en la parroquia de San Salvador de Valladolid el 20 de Julio de 1695 según consta en el libro parroquial de casamientos, años 1685-1771, fol. 81. AHN, OO.MM., exps. 664 y 23.326.

²² Sírvanos como ejemplo cercano a nuestro personaje el matrimonio de los abuelos paternos, Julián Manuel y Casilda Teresa de San Martín, celebrado el 17 de diciembre de 1668, según consta en el libro de casamientos de dicha parroquia para los años 1601-1672, folio 145, AHN, OO.MM. Exp. 664. O el bautizo de su padre, Diego Luis de Arriaga, libro de bautismos, años 1601-1703, folio 8, AHN, OO.MM., exp. 23.326. O los bautizos de sus hermanas: Ana María, celebrado el 20 de noviembre de 1702, libro parroquial de bautizos, años 1671-1703, folio 459, AHN, OO.MM., exp. 52; Joaquina, celebrado el 17 de marzo de 1706, libro parroquial de bautismos que empieza en 1703, fol. 98, AHN, OO.MM., exp. 53; y Manuela, celebrado el 5 de enero de 1704, libro parroquial de bautismos, año 1703, fol., 11, AHN, OO.MM., exp. 54.

²³ Parroquia del Salvador de Simancas, libro parroquial de bautizos, años 1649--1669, fol. 85 AHN, OO.MM., exp. 23.326.

El niño Julián fue bautizado en la iglesia parroquial de San Sebastián de Segovia el día 29 de diciembre²⁴, siendo su padrino de bautismo su tío paterno Juan Pablo, capitán del ejército y caballero de la Orden de San Juan²⁵. En años posteriores nacieron hasta seis hermanas más de Julián, y teniendo en cuenta lo mucho que se preocupó del bienestar económico de varias de ellas durante su vida, como veremos más adelante, debieron de constituir una familia unida y bien avenida.

El abuelo paterno, Julián Manuel, siguiendo la tradición de su padre y abuelo, había sido regidor y corregidor en varias ciudades castellanas, como Ávila, Segovia o Burgos, tierra de sus antepasados y la suya propia, siendo estas ciudades lugar de nacimiento no sólo de sus hijos, sino también de algunos de los nietos, bien por encontrarse los padres viviendo con los abuelos circunstancialmente, como ocurrió con Julián, o bien por los cargos de regidor y corregidor que, en Ávila, Carmona, Guadalajara o el mismo Burgos, también ejerció Diego de Arriaga llevando consigo a su numerosa prole.

Tanto Julián Manuel abuelo, como su primogénito, Diego, como el hijo mayor de éste, Cayetano, hermano mayor de nuestro personaje, figuraron en los sucesivos padrones y libros de fianzas de la villa de Huermececes (Burgos) como “exentos de pagar la moneda forera”²⁶, es decir, gozando de la condición de nobles no residentes.

1.2 Los hermanos Arriaga Rivera

Como ocurre con la mayoría de personajes históricos, la falta de fuentes hace muy difícil reconstruir las etapas de la niñez y adolescencia. Las del niño y adolescente Julián, lamentablemente no son una excepción. Poco sabemos de su infancia: sólo tenemos certeza de que la mayoría de los hermanos Arriaga abandonaron muy pronto el hogar familiar. Tres de las hermanas de Julián, Ana Maria, Manuela y Joaquina, profesaron como religiosas Comendadoras de la Orden de Santiago, ingresando en el convento de Santa Cruz de Valladolid en 1711, con nueve, siete y cinco años de edad

²⁴ Libro parroquial de bautizos que empieza el 3.1.1655, folio 23, primera plana, primera partida, AHN, OO.MM., exp. 23.326.

²⁵ Había nacido en Burgos en 1684, entrando en la orden de San Juan como paje a los doce años, según consta en su expediente de ingreso en la orden. AHN, OO.MM., exp. 23.325.

²⁶ Copias notariales de los goces de nobleza de la Baronía de Huermececes en AHN, OO.MM. Exps. 644 y 3926.

respectivamente²⁷, lo que significa que abandonaron definitivamente el hogar familiar siendo unas niñas.

Su hermano Miguel²⁸ también salió muy joven de la casa paterna para iniciar como cadete su carrera militar, según lo que declararon en 1778 bajo juramento los testigos que lo conocieron, al ser interrogados por los comisionados de realizar el expediente de limpieza de sangre y probanza de nobleza para ingresar en la orden de Santiago de su hijo Miguel Arriaga Parisani²⁹.

La hermana mayor de Julián, Maria Teresa, había nacido en 1696 en Ávila³⁰, “de paso”, como se hace constar en la partida de bautismo, al estar sus padres viviendo en casa del abuelo paterno, por ser Diego en ese momento corregidor de la ciudad, como también lo fue el abuelo, Julián Manuel. Maria Teresa contrajo matrimonio en 1719, en Guadalajara³¹, con José del Hierro, vizconde de Palazuelos.

Otras dos hermanas, Josefa y Micaela, profesaron como religiosas de Santo Domingo en el convento de Portaceli de Valladolid, en el que también era religiosa su tía paterna, Juliana Teresa, quien había sido madrina de bautismo de todas sus sobrinas. La menor de todos los hermanos, Casilda, permaneció soltera y residía en Burgos en casa de su abuela paterna cuando murió en Valladolid, en 1730, su madre Maria de Rivera quien encomendó su cuidado de manera muy especial en su testamento a su marido Diego Luís de Arriaga:

... y le pido y encargo que con especialidad cuide de la Señora Doña Casilda su hija de la otorgante que aun está por tomar estado...³².

²⁷ AHN, OO.MM, exps. 52, 53, 54 respectivamente. Para su manutención se hizo un depósito de 100 ducados de plata. AHN, OO.MM., expedientillo 6651. Además, su madre, Maria Rivera, las excluyó de su testamento junto a las otras hermanas religiosas, por haberlas dotado a todas ellas convenientemente para ingresar como religiosas. AHN, OO.MM, exp. 644.

²⁸ Había nacido el 17 de noviembre de 1699. Parroquia de San Juan Bautista de Ávila, libro parroquial de bautismos, años 1630-1703, fol., 508-509, AHN, OO.MM., exp. 664.

²⁹ AHN, OO.MM., exp. 664.

³⁰ Partida de bautismo en la parroquia de San Juan Bautista, libro parroquial de bautismos, años 1629-1703, fol. 472.

³¹ Partida de matrimonio en la parroquia de Santo Tomé de Guadalajara, libro parroquial de casamientos, años 1616-1736, fol. 111. En realidad, Maria Teresa y José habían contraído matrimonio en julio de 1718 en la parroquia de Santiago, pero éste se inscribió el 12 de enero de 1719 en la parroquia de la que eran feligreses. AHN, OO.MM., exp. 3926.

³² Copia del testamento de Maria de Rivera autenticada notarialmente, en AHN, OO.MM., exp. 664.

Como hijo segundón de la nobleza provincial no titulada y sin suficientes rentas, el destino de Julián se encontraba, bien en las filas de la milicia, en las del clero o en las de la reformada administración estatal borbónica, donde tanto su padre, ejerciendo como Regidor y Alcalde Mayor perpetuo de Burgos³³, como también su abuelo paterno Julián y demás antepasados directos habían hecho carrera.

Precisamente éste fue el destino de su hermano mayor, Cayetano³⁴, quien llegó a ser Intendente de Palencia y Regidor de Burgos, siguiendo la tradición familiar de encaminar la vida profesional de los primogénitos de la familia en la administración local estatal. En cambio, tanto el segundo varón de la familia, Miguel, como Julián fueron destinados a seguir la carrera militar, aunque dentro del marco religioso de la Orden de San Juan de Jerusalén, en la que ambos ingresaron³⁵. Julián, en 1717, a los diez y siete años, convirtiéndose en caballero de justicia de la misma, lo que explica su posterior fama de “santurrón sincero”³⁶ y el que permaneciera célibe, puesto que el grado de caballero de justicia implicaba hacer vida de religioso a efectos del derecho canónico, es decir, profesando los votos de obediencia, pobreza y castidad.

En el siglo XVIII la pertenencia a la Religión de San Juan obligaba a sus caballeros, profesos o no, además de a tener que acudir a la llamada que los superiores de la Orden hacían en situaciones críticas a sus miembros, a dedicar unos años al servicio de la misma, atendiendo personalmente a los enfermos en la “Sacra Enfermería” de Malta, y, sobre todo, persiguiendo turcos y berberiscos en el Mediterráneo embarcados en la armada de galeras de la Orden de Malta, actividad que se conocía como “correr carabanas”, es decir, perseguir a los cárabos o galeotes moros, y que hoy día se podría comparar con un servicio militar muy exigente³⁷.

³³ ABBAD, F. y OZANAM, D.: *Les intendants espagnols du XVIIIe siècle*. Madrid, 1992. pp. 55-56.

³⁴ ABBAD, F. y OZANAM, D.: *Les intendants....* pp. 55-56.

³⁵ Aunque no hemos podido encontrar el expediente de ingreso en la Orden de San Juan de Miguel, en el de su hijo Miguel Arriaga y Parisani, que fue caballero de Santiago, AHN, OO.MM., exp. 664, hay una copia autenticada notarialmente de una dispensa concedida por Benedicto XIV para que siguiese recibiendo una renta del obispado de Palencia una vez casado, y en la que consta que fue caballero sanjuanista no profeso.

³⁶ FERRER DEL RÍO, A.: *Historia del reinado de Carlos III en España*, edición facsímil, Madrid, 1988, vol 1, pp. 249-250.

³⁷ Sobre este tema consultar: SCARABELLI, G.: *Vita quotidiana sulle galere dell Ordine di Malta nel' 700: La caravanna marina di fra' Francesco Antonio Mansi (1728-1729)*, Lucca, 1991.

Las campañas “corriendo carabanas” eran cuatro como mínimo, cada una de unos seis meses, y constituían, sin duda, una durísima, pero, también, una magnífica formación militar y marinera para los caballeros. De hecho, hemos encontrado en muchos expedientes de marinos de guerra profesionales de la Armada española, que también eran caballeros de la Orden de San Juan, solicitudes de licencia del real servicio dirigidas al monarca español para ir a Malta a “correr carabanas”³⁸, interrumpiendo sus respectivas carreras en la Marina, aunque sin perder antigüedad³⁹.

Antes de ingresar en la Armada, en mayo de 1728, Arriaga corrió carabanas⁴⁰ para la Orden, permaneciendo a su servicio en Malta una vez finalizada su formación militar, subiendo por méritos propios el escalafón jerárquico de los sanjuanistas hasta llegar a ser bailío y Gran Cruz, las máximas categorías, lo que le supuso conseguir la titularidad de las encomiendas de León, Mayorga y Fuente la Peña, que le permitieron gozar de cuantiosas rentas, así como también de las rentas de otras encomiendas a pesar de no ostentar sus respectivas titularidades. Todos estos ingresos sumados a su sueldo de marino le permitieron vivir holgadamente, puesto que, muertos sus padres, pudo socorrer generosamente a cuatro de sus hermanas religiosas, cediéndoles de forma vitalicia algunas de estas rentas⁴¹, y esto ya

³⁸ Archivo General de Simancas (A.G.S). Secretaría de Marina, sección “Oficiales de Guerra”, legs. 1 al 16 y ss. Muchos de estos legajos contienen listados de los oficiales de guerra de la Armada en los que junto al nombre del oficial figura la anotación de “carabanas en Malta” o “con licencia en Malta”.

³⁹ Para saber más sobre la Orden de Malta consultar: MORENÉS Y MARIÁTEGUI, C.: *Historia resumida de la Soberana Orden de Malta*, Madrid, 1995; BLONDY, A.: *L'ordre de Malte au XVIIIe siècle, des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, 2002. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: “La Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval”, *X Jornadas de Historia Marítima*, 9-11 de mayo. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 23, 1994, pp. 19-30. “La Marina melitense y la Armada española” en *La Orden de Malta, la mar y la Armada, XXI jornadas de Historia marítima, Instituto de Historia y Cultura Naval*, 2000, pp. 129-143. CÉSPEDES ARÉCHAGA, V.: “Aportaciones inéditas a una historia común”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 23, 1994, pp. 31-41. CERVERA PERY, J.: “La Orden de Malta y la Armada: una vinculación histórica”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 23, 1994, pp. 9-18. MADRID, A, y O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, H.: *Actas del II Congreso de la Orden de San Juan*, Instituto de Estudios Manchegos, 1999.

⁴⁰ PAVÍA, F. de P.: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación de 1700 a 1868*, Madrid, 1873, pp. 93-99.

⁴¹ A María Teresa, viuda. del vizconde de Palazuelos, le otorgó en 1756 un poder para cobrar del conde de Teba, cardenal de la Iglesia Arzobispal de Toledo, una renta anual de 500 ducados de vellón que él disfrutaba; el mismo año a Ana María, Manuela y Joaquina, religiosas profesas del real convento de Santa Cruz de Valladolid y comendadoras de la Orden de Santiago, les otorgó otro poder para cobrar una renta de 200 ducados de la encomienda de Quiroga, y otra de 180 ducados de la de Puerto Marín. Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid, (AHPNM), protocolos 17.256 y 17.261.

en 1748, cuando siendo capitán de navío había cedido a Ana Maria, Manuela y Joaquina una renta anual de 150 escudos que percibía del también caballero de la Orden D. Gonzalo de Adorno, comendador de Beade⁴². Esto sucedía, por lo tanto, mucho antes de llegar a cobrar un sueldo elevado, como fueron los 120.000 reales de vellón anuales que le correspondieron al convertirse en Secretario de Marina e Indias en 1754, a lo que hay que sumar el sueldo de teniente general, las propinas y demás emolumentos⁴³.

Poco sabemos por el momento de esta primera etapa de formación transcurrida en Malta, durante la cual no sólo se tuvo que gestar la vocación de marino de Julián, sino que le sirvió para adquirir una buena preparación náutica y militar navegando, primero como novicio y luego como caballero, en la escuadra de galeras de la Orden, persiguiendo corsarios en el Mediterráneo, puesto que en mayo de 1728 solicitó ingresar en el Cuerpo General de la Armada, que agrupaba a los oficiales de Marina⁴⁴, sin haber pasado previamente por la Academia de Guardias Marinas como era preceptivo, desde su creación, en 1717, por José Patiño, para la formación de mandos. Sin duda, la explicación está en el hecho de que en el momento de solicitar la admisión en la Armada Arriaga contara ya con veintiocho años, una considerable experiencia en la navegación y una sólida formación militar. De este modo, el joven Arriaga ingresó en el Cuerpo General de la Armada Real el 6 de mayo de 1728 con el grado de alférez de fragata⁴⁵.

Desde su ingreso, Arriaga dedicará a la Marina de guerra, navegando en los navíos de las distintas flotas y escuadras, sus mejores años, sin dejar de navegar hasta su madurez, cuando, cumplidos los cincuenta y uno, en noviembre de 1751, fue nombrado intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, permaneciendo desde entonces definitivamente en tierra. De su sentida vocación marinera habla por sí solo el significativo detalle de que en la relación de bienes del expolio de sus bienes personales, llevado a cabo, como era preceptivo entre los caballeros malteses, por el receptor de la Orden tras su muerte, se encontraran un ancla de hierro y dos cuadros de barcos. Estos objetos se contaban entre sus pertenencias más valiosas⁴⁶.

⁴² AHPNM, protocolo 17.256.

⁴³ AGS, Dirección General del Tesoro (DGT), Inventario 23, legs. 46 y 47. AHN, Estado, leg. 3497. AGMAB, Secretaría, leg. 5021. ESCUDERO, J. A.: *Los orígenes...*, t. 2, pp. 251-256; FRANCO RUBIO, G.: "Reformismo...", pp. 95-130.

⁴⁴ OZANAM, D.: "La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI" en *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo XXIX, Madrid 1988, pp. 443-699, (p. 477).

⁴⁵ AGMAB, Cuerpo General, exp. 620/86.

⁴⁶ AHN, OO.MM., leg. 7861.

Su hermano Miguel ingresó en el Cuerpo de Granaderos y debió de permanecer largo tiempo en Malta al servicio de la Orden, como en el año 1733 testimonió el Gran Maestre de la misma:

...testificamos que el noble Don Miguel de Arriaga uno de los Frey caballeros de dicha nuestra casa del venerable priorato de Castilla y León, al presente está en vida y con perfecta salud, y reside aquí en Malta, al servicio de Dios y de nuestra Religión. Y por ser así la verdad por tanto y para que conste hemos mandado sellar las presentes con nuestro sello impreso en cera negra. Dadas en Malta en nuestro convento el día trece del mes de abril de mil setecientos treinta y tres...⁴⁷.

Durante este tiempo sin duda se granjeó la confianza de sus superiores, ya que, en 1756, se le concedió, mediante bula expedida en Malta y firmada por el Gran Maestre de la Orden, el privilegio, que sólo tenían los caballeros profesos, de usar y llevar pendiente del cuello la cruz de oro y la del hábito, a pesar de estar casado. Al no haber profesado en la Orden, como había hecho su hermano Julián, pudo contraer matrimonio en 1748 con Ana Maria Parisani⁴⁸, naciendo en Burgos en 1751 tanto su primogénito Miguel,⁴⁹ caballero de Santiago y oficial del regimiento de Guardias Españolas, como su hija Maria Micaela.

En 1760, unos años después de la muerte de su padre, ocurrida en 1756, Micaela entró en el exclusivo colegio madrileño de la Visitación, que había sido fundado por la reina Bárbara de Braganza para la educación de las hijas de la nobleza⁵⁰, de donde no salió, puesto que, terminada su etapa formativa, en 1770 profesó en la orden de las Salesas, encargadas del colegio, como monja de coro. Es más que probable que, como apunta Gloria Franco⁵¹, la posición de su tío Julián, que en 1760 ya era Secretario de Estado de Marina e Indias, facilitara su ingreso en el colegio.

⁴⁷ Copia de la carta del Gran Maestre autenticada notarialmente en AHN, OO.MM., exp. 664.

⁴⁸ Parroquia de San Miguel de los Navarros de Zaragoza, libro de casamientos, año 1725, fol. 265, AHN, OO.MM. Exp. 664.

⁴⁹ AHN, OO.MM. Exp.664 y AGS, Secretaría de Guerra (SG), leg. 5, expedientes 32 y 33.

⁵⁰ FRANCO RUBIO, G.: "Educación femenina y prosopografía: las alumnas del colegio de las Salesas Reales en el siglo XVIII", en *Cuadernos de Historia Moderna*, 19, 1997, pp. 171-181.

⁵¹ FRANCO RUBIO, G.: "Reformismo...", p. 123. Gloria Franco asegura que Micaela fue hija de Julián, pero éste permaneció soltero y no tuvo hijos legalmente reconocidos. Por el contrario, su hermano Miguel en su testamento la reconoce como hija suya, nombrándola junto a su otro hijo, Miguel, sus únicos herederos. AHN, OO.MM. leg. 644.

El hecho de que el 30 de enero de 1776, una vez muerto Arriaga, su sucesor en la Secretaría de Marina, Pedro González de Castejón, concediera a Ana Maria Parisani, viuda de su hermano Miguel, una pensión vitalicia en atención a los servicios prestados al rey por Julián⁵², es altamente significativo para valorar hasta dónde llegó la preocupación de Arriaga por el bienestar de su familia. Su hermano Miguel, que había fallecido el 14 de julio de 1756, había nombrado a Julián uno de sus albaceas testamentarios, y la viuda, Ana Maria Parisani, se trasladó a vivir a la Corte, donde permaneció el resto de su vida, como aseguraron los testigos que la conocieron y que fueron interrogados para el expediente de limpieza de sangre y probanza de nobleza de su hijo Miguel en 1778. Para asegurar el mantenimiento de la viuda e hijos de su hermano, Arriaga, en 1757, siendo ya secretario de Marina e Indias, consiguió que a Ana Maria Parisani se le concediera una pensión vitalicia de 100 doblones⁵³.

Por lo que respecta al hermano mayor, Cayetano, ya hemos mencionado que hizo carrera en la administración provincial como regidor y corregidor de varias ciudades, llegando a ser intendente de la provincia de Palencia. Al no conseguir la Intendencia de la provincia de Burgos⁵⁴, se retiró, permaneciendo como alcalde perpetuo de su ciudad.

Como primogénito había heredado los mayorazgos familiares de Hinojosa, Vera y Rivera. Además, su madre, Maria Rivera, le había favorecido en su testamento con una mejora del tercio y quinto para aumentar las rentas de dichos mayorazgos, que sin embargo debieron procurarle no pocos dolores de cabeza a la vista del prolongado pleito que emprendió en 1751 contra sus tíos y primos maternos por su reparto⁵⁵. Cayetano murió en 1778 sin verlo resuelto, heredando los mayorazgos su hijo Joaquín de Arriaga y Salamanca y su sobrino Miguel de Arriaga y Parisani.

Muchos años después de la muerte de Cayetano, en 1806 Camila Arriaga y Recalde, hija natural de su hijo Joaquín, solicitará judicialmente, ante la Chancillería de Valladolid, suceder a su difunto padre en los mayorazgos familiares⁵⁶. Cayetano nunca había aprobado la relación de su hijo Joaquín

⁵² AGS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH) leg. 53.

⁵³ AGS, SSH, leg. 6, Aranjuez, 23 de junio de 1757.

⁵⁴ La intendencia de la provincia de Burgos con corregimiento fue concedida en 1763 a Alonso Pérez Delgado, oficial mayor de la Secretaría de Marina junto a Ensenada. Cuando Ensenada fue destituido en 1754 arrastró consigo a sus más directos colaboradores. En 1760 Carlos III los rehabilitó parcialmente otorgándoles cargos administrativos pero manteniéndoles alejados del poder. AHN, Consejos, leg. 13.594.

⁵⁵ AHN, Consejos, leg. 24.263 - 18.

⁵⁶ AHN, Consejos, leg. 29.442.

con Maria Ignacia Recalde⁵⁷ por no ser ésta del mismo rango social, llegando incluso a solicitar en repetidas ocasiones a través de la Chancillería de Valladolid la persecución y encarcelamiento de Joaquín sobre la base de su prerrogativa como *pater familias* de negarse a dar su consentimiento al matrimonio⁵⁸.

Hechos como éste eran habituales, sobre todo teniendo en cuenta las estrategias matrimoniales que se desplegaban a la hora de la selección de candidata/o para evitar matrimonios de inferior rango o patrimonio, y especialmente en el caso que nos ocupa por tratarse del primogénito⁵⁹. La marginación social e incluso jurídica de los hijos naturales, como la que sufrió Camila, también fue habitual. Camila tuvo que pleitear, tanto para conseguir ser reconocida jurídicamente como hija natural por la Chancillería de Valladolid, como para tener derecho a una renta anual en concepto de alimentos ejecutorios, que tras la muerte de su padre, el 27 de diciembre de 1799, había dejado de percibir por decisión de su tío el marqués de Albareal (casado con la única hermana de su padre, Ana Maria), convertido en administrador de la herencia familiar que comprendía los mayorazgos.

En cualquier caso, y sin necesidad de incurrir en un análisis profundo de las características estructurales familiares del siglo XVIII, que no es el caso, destacaremos tan sólo algunos hechos relevantes, típicos de los comportamientos del Antiguo Régimen que hemos encontrado en la familia Arriaga: el que el grueso del patrimonio familiar pasara al primogénito, destinando al resto de los hijos tan sólo una parte de éste, que en su mayor parte se invertía en dotar a las hijas; o el que los hijos segundones se dedicaran a la iglesia y al ejército; o el que la mayoría de las hijas profesaran en alguna orden religiosa; o el que una serie de cargos relevantes de la administración provincial permanecieran en manos de la familia a través de los primogénitos de varias generaciones; o el que los hijos abandonaran el hogar paterno siendo aún niños para ingresar en las instituciones religiosas o militares en las que permanecerían el resto de sus vidas.

Vemos, pues, que todos los hechos enumerados encajan perfectamente en las características que se adscriben al prototipo de una familia de hidalgos provinciales de su época, que coincide con el final de Antiguo Régimen, preocupada por mantener y aumentar tanto su prestigio

⁵⁷ Historia de Camila Arriaga y Recalde en Biblioteca Central de la Armada, Ms., 929-V.8-270.

⁵⁸ Un tío de Cayetano de Arriaga, Pedro Jacinto de Arriaga y San Martín, había sido alcalde de Hijosdalgo en la Chancillería vallisoletana, por lo que, teniendo en cuenta que parte de la familia era de Valladolid, no le faltaron apoyos para conseguir encarcelar a Joaquín durante muchos años, mientras que Ignacia y Camila se refugiaban en Francia.

⁵⁹ FRANCO RUBIO, G.: *La vida cotidiana en tiempos de Carlos III*, Madrid, 2001, pp.17-45.

social como su patrimonio. En este sentido Julián de Arriaga personalizará con creces todas las aspiraciones familiares, reflejando su trayectoria profesional la política iniciada por Felipe V de premiar, con nombramientos y mercedes, los servicios y contribuciones prestados a la Corona por miembros de la administración del Estado.

Carlos III culminará esta trayectoria, iniciada por su padre de premiar la lealtad y el trabajo de los funcionarios de su reinado, promulgando varias resoluciones al respecto y creando la Real Orden de Carlos III⁶⁰. En este sentido ennoblecó a muchos de sus ministros y concedió pensiones y prebendas a quienes le prestaron algún servicio especial, como la pensión de 2000 escudos anuales que concedió al marqués de la Victoria por haberle traído junto a su familia en su escuadra a España desde Nápoles sin percances⁶¹. Incluso honró la memoria de otros muchos servidores fieles a través de pensiones concedidas a sus descendientes, como ocurrió con los sobrinos de Arriaga.

Desconocemos la razón concreta por la que no concedió ningún título de Castilla a Julián de Arriaga, pero bien podría estar relacionada con su condición de caballero profeso de la Orden de San Juan, con su profunda religiosidad y, sobre todo con su discreta forma de vida, tan al margen de la vanagloria social cortesana y de protagonismos como le permitieron sus obligaciones del despacho. No obstante, en 1771 Carlos III lo nombró Consejero de Estado⁶², nombramiento mucho más acorde para con la trayectoria vital de este leal servidor del Estado que antes de convertirse en ministro de Marina e Indias dedicó 22 años de su vida al servicio de la Armada.

⁶⁰ ANES, G.: "Sociedad y Economía" en *Actas de congreso internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, tomo II, pp. 1-12

⁶¹ AGMAB, exp. 620/832.

⁶² *Ibidem*.

CAPITULO2 UN NUEVO MARCO PARA LA MARINA Y LAS RELACIONES INTERNACIONALES ESPAÑOLAS DESPUÉS DE UTRECHT.

En 1728, cuando el joven Arriaga ingresó en la Marina, esta institución apenas llevaba una década funcionando como un organismo independiente. Para facilitar sus primeros pasos se la dotó de instrumentos materiales básicos: navíos, los embriones de futuros arsenales y departamentos marítimos. Para echar a andar necesitó de la creación de varios cuerpos de profesionales y para regular la articulación de todo ello se redactaron normas en forma de Ordenanzas. Todos estos cambios se hicieron al mismo tiempo que Felipe V ponía en marcha su política revisionista para recuperar los reinos italianos cedidos en Utrecht⁶³. Es decir, que una recién nacida Armada participó tanto en la expedición de Cerdeña en 1717, como en la de Sicilia en 1718 y en la de Ceuta en 1720.

Mientras los gobernantes españoles ponían en pie los ambiciosos proyectos mencionados, Inglaterra, aprovechando los privilegios adquiridos en Utrecht, inició una política de acoso a los mercados y rutas comerciales coloniales que obligó a extremar su defensa, cuyo protagonismo, como ocurría con los planes para recuperar los reinos italianos, también recayó en la Armada.

El joven Julián de Arriaga ingresó así en una institución en pañales pero llena de actividad y expectativas. Las múltiples opciones de participar en alguno de los proyectos de la Monarquía perteneciendo a una nueva institución cuyos miembros formaban uno de los cuerpos privilegiados del Estado fueron, sin duda, un reto muy atractivo para el joven oficial. Ni los referentes que Arriaga tenía sobre la Marina de guerra anterior a la creación de la Real Armada borbónica, ni los que le aportaba su propia experiencia sirviendo en la Marina maltesa tenían mucho en común con la nueva institución en la que entraba ahora. Tanto por su propia complejidad como por la de los cometidos que le encargaron los primeros reformadores como Bernardo Tinajero, el funcionamiento de la Armada no se improvisó en unos años, sino que hasta que tuvo consistencia institucional recorrió todo un proceso experimental y de

⁶³ Sobre el nacimiento de la nueva Administración borbónica y los hombres que la protagonizaron hasta 1726 véase: DE CASTRO, C.: *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, 2004.

adaptación guiada por José Patiño. Culminado este recorrido inicial, el marqués de la Ensenada, en la década de los cuarenta, se encargó de promover nuevas reformas que permitieron a la Marina enfrentar nuevos retos en la segunda mitad del siglo.

El marino Arriaga fue madurando a la par que la institución a la que abnegadamente sirvió. Este crecer juntos le permitió conocer muy de cerca su funcionamiento y el modo de mejorar e irse adaptando a las necesidades políticas de la Monarquía, así como a los hombres que la componían, muchos de los cuales no sólo fueron sus compañeros de profesión sino también de aventuras y peligros. Para hacernos una idea de cómo era la institución en la que ingresó Arriaga, antes de relatar las campañas en las que participó como marino, vamos a acercarnos a la Marina que él conoció.

2.1 El estado de la Marina a principios de siglo.

Al empezar el siglo XVIII la Marina de guerra española contaba con distintas armadas que por la falta de navíos y escasez de dotaciones eran insuficientes para garantizar la defensa de los territorios del imperio y del tráfico mercantil con las colonias americanas. De la protección de la costa atlántica de la metrópoli se encargaba la Armada del Mar Océano, que tenía sus bases en La Coruña y Cádiz y era también la que gozaba de mayor prestigio. En 1.700 apenas contaba con 4 navíos de línea, 2 de ellos prácticamente inservibles para acciones militares, y 1 patache. La vertiente mediterránea y los reinos italianos los protegían cuatro escuadras de galeras desde sus respectivas sedes de Cartagena, Nápoles, Sicilia y Génova. Entre todas contaban con 7 galeras en la península y 9 repartidas entre Nápoles y Sicilia⁶⁴.

En Indias, la Armada del Mar del Sur⁶⁵, con base en El Callao, vigilaba la costa del Pacífico, mientras que la Armada de Barlovento⁶⁶, con sede en Veracruz, lo hacía en el Caribe con 1 navío, 2 fragatas y 1 patache. Ambas Armadas dependían económicamente de las Cajas Reales de los virreinos peruanos y novohispanos respectivamente.

En los lugares del Caribe que sufrieron especialmente el acoso corsario como Cartagena de Indias, Portobelo o Campeche, hubo algunas galeras, dedicadas a la labor de guardacostas, que por su escaso calado y

⁶⁴ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982, pp. 380-381.

⁶⁵ Sobre esta Armada consultar: PÉREZ-MALLAÍNA, P. E. y TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

⁶⁶ TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.

propulsión a remo eran idóneas para navegar por las desembocaduras de los ríos. La insuficiencia de estas embarcaciones la suplieron con eficacia los numerosos corsarios con sede en Cuba y Puerto Rico.

La defensa de la Carrera de Indias⁶⁷, escoltando los convoyes a Tierra Firme de las flotas de Galeones, así como los navíos de las Flotas de Nueva España y de la de Galeones cuando retornaban con la plata americana desde La Habana a Sevilla se había encomendado a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias o Armada de la Plata⁶⁸, también conocida como la Armada de la Avería porque se financiaba con el impuesto de la “avería” que pagaban las mercancías que se transportaban entre las Indias y la metrópoli⁶⁹. De la defensa de las Flotas hacia Nueva España se encargaban las naves capitana y almiranta del propio convoy auxiliadas por embarcaciones menores. A principios del siglo XVIII la Armada de la Guarda dispuso de ocho galeones para las flotas a Tierra Firme y otros dos para las de Nueva España, auxiliados por algunos pataches y urcas⁷⁰. Tuvo su sede en Cádiz y tanto sus mandos y su personal administrativo, como su financiación fueron independientes del resto de las armadas de guerra.

Durante la Guerra de Sucesión las embarcaciones mencionadas fueron desapareciendo destruidas por el enemigo, por accidentes o por pura consunción, sin que se pudieran destinar fondos a reponerlas, por lo que los oficiales de Marina destinados en las distintas Armadas de guerra se quedaron sin sus empleos, pasando muchos de ellos a servir en el Ejército o en el comercio.

Otro tanto sucedió con la marinería, ya que debido a la práctica habitual de licenciar las tripulaciones de los buques, suspendiéndoles el sueldo, después de cada campaña, no se había conseguido fidelizar un núcleo de marineros expertos con los que poder contar para tripular las distintas armadas⁷¹.

Como dijo P. E. Pérez-Mallaína: “la Marina militar española pasó durante los años de guerra de Sucesión por la situación más crítica de su

⁶⁷ Una magnífica síntesis sobre las distintas armadas que operaron desde el siglo XVI hasta el final de la Guerra de Sucesión, en MARTÍNEZ SHAW, C.: “Las Flotas de Indias y la protección del tráfico atlántico bajo los Austrias”, en ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J. (coord.): *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*, Madrid, 2008, pp. 65-84.

⁶⁸ SERRANO MANGAS, F.: *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1985; y *Armadas y Flotas de la Plata, 1620-1648*, Madrid 1989.

⁶⁹ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)” en *Revista General de Marina*, nº 8, 1980, agosto, p. 138.

⁷⁰ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política...*, p. 385.

⁷¹ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: “La Marina...”, p. 140.

historia”⁷². Para garantizar el tráfico de la plata, tan necesaria para financiar la guerra, hubo que pagar muy cara la protección de las armadas francesas.

Tanto en la Armada como en las instituciones reguladoras del comercio indiano se hizo necesario introducir cambios decisivos que respondieron, en primer lugar, al intento reformista general de la administración del Estado, impulsado por la propia dinámica de la Guerra de Sucesión y por la situación internacional tras la Paz de Utrecht, pero también a la necesidad de reconstruir la Marina de guerra, recuperar el comercio colonial, asegurar el monopolio y acabar con la ineficacia y corrupción de las propias instituciones que habían controlado la Carrera de Indias.

El largo proceso reformista que culminó en el nacimiento de la Armada Real de Felipe V, se había iniciado en el último cuarto del siglo XVII, a partir de la creación, en 1679, de la “*Junta para Restablecer y Aumentar el Comercio de Estos Reinos*” para aportar soluciones al declive del comercio ultramarino⁷³. Esta Junta fue refundada en 1705 en la “*Junta de Restablecimiento del Comercio*” por la presión que ejercieron los consejeros franceses de Felipe V⁷⁴ para reanudar cuanto antes el tráfico confirmando los privilegios de Francia a cambio de la protección prestada por sus escuadras. Con esta política Luis XIV frenó conscientemente la recuperación de la Marina española.

A partir de los trabajos de dicha Junta y de los de otras que se convocaron en los años sucesivos con el mismo objetivo pero con distintos integrantes, el consejero francés Jean Orry⁷⁵ y el flamenco conde de Bergeyck, inspirados en las reformas navales llevadas a cabo en Francia, gestaron las primeras soluciones para relanzar el comercio con las Indias y la Marina de guerra, que fueron la base para las innovaciones que empezaron a promoverse al final de la Guerra de Sucesión⁷⁶.

A raíz del enfriamiento de relaciones con Francia, en 1709, y de la consecuente y gradual pérdida de influencia de los embajadores y políticos franceses sobre Felipe V, los funcionarios españoles que habían colaborado con los asesores franceses en la *Junta de Restablecimiento* completaron los proyectos reformadores iniciales. En ellos se distanciaron de los

⁷² PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política...*, pp. 379-392.

⁷³ Sobre estos antecedentes de posteriores proyectos reformistas para la Marina estudiados en la Junta de Comercio a lo largo del último tercio del siglo XVII, ver P. MOLAS RIBALTA, “La Junta de Comercio y Moneda. La institución y los hombres”. *Cuadernos de Historia*, anexos a la revista *Hispania*, vol., 38, nº 9, 1978, pp. 1-38.

⁷⁴ PÉREZ MALLAÍNA, P. E.: *La política naval...*, pp. 228 y ss.

⁷⁵ Sobre la actividad de Orry en España véase: HANONTIN, G.: *Jean Orry: un homme des finances royales entre France et Espagne (1701-1705)*, Córdoba, 2009.

⁷⁶ PERONA TOMÁS, D.: Los orígenes..., pp. 29-45. CRESPO SOLANA, A.: *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, 1996, pp. 35-38.

planteamientos interesados franceses e introdujeron los cambios necesarios para defender los intereses españoles⁷⁷.

Otro importante aliciente para agilizar las reformas a partir de 1709, fue el prescindir de la dependencia defensiva que la Marina francesa había venido dando a las expediciones indianas hispanas que tan cara había resultado⁷⁸. Por lo tanto, todas las reformas llevadas a cabo posteriormente son deudoras del interés reformista nacido durante el reinado de Carlos II, retomado y encauzado, a principios del XVIII, por las propuestas inspiradas en la experiencia de Francia y exigida por la necesidad de disponer de flotas eficaces que garantizaran la defensa territorial y la protección del comercio trasatlántico⁷⁹.

Partiendo de estos antecedentes, hay que enmarcar las reformas que dieron lugar al nacimiento de la Marina borbónica, a partir de 1717, en un proyecto mucho más amplio y concreto de la nueva dinastía, destinado a modernizar la administración del Estado en su conjunto, ya que todavía funcionaba bajo la hegemonía de los lentísimos Consejos. Por lo que respecta a la Marina, para agilizar la gestión política y centralizar la toma de decisiones, la mayoría de las atribuciones del Consejo de Indias, excepto las judiciales, se repartieron entre las competencias de las nuevas Secretarías del Despacho de Guerra, Indias y Marina.

Las reformas llevadas a cabo durante estos años que contribuyeron de forma más significativa al nacimiento de la Armada fueron la supresión del impuesto de la avería en 1708 y la consecuente unificación de la financiación de las distintas armadas existentes en la península a partir de los fondos del Estado⁸⁰. La supresión, en 1714, de las graduaciones particulares de cada armada para los oficiales que en ellas servían, unificándolas en una sola⁸¹, a excepción de la Armada de Galeras del Mediterráneo, la del Mar del Sur y la de Barlovento y, finalmente, en 1714, la creación de la Secretaría de Marina

⁷⁷ PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, pp. 57-58 y 389. PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política naval...*, pp. 320, 335 y 368-370

⁷⁸ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: "La Marina...", p. 146. El autor calculó que el coste de la protección francesa había ascendido a 4.000.000 de pesos de plata americana. Cantidad con la que se podría haber construido, armado y aparejado una gran escuadra formada por 70 navíos de entre 40 y 90 cañones.

⁷⁹ Las reformas acometidas por Patiño son deudoras de proyectos reformistas puntuales que pretendieron introducir mejoras en el comercio y la navegación a las Indias y en la Marina, desarrollados durante los primeros quince años del siglo. Un estudio global sobre esas primeras reformas y su puesta en práctica en la obra de PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *Política naval...*, en especial los capítulos V, VI, y VII.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 443.

⁸¹ *Ibidem*, p. 442.

que asumió la administración de todos los asuntos relacionados con la Marina de guerra⁸².

De entre todos los reformadores españoles que trabajaron durante la primera etapa de influencia francesa destacó Bernardo Tinajero de la Escalera, antiguo marino y comerciante de la Carrera que colaboró estrechamente con los funcionarios franceses en la reorganización del tráfico a Indias. Gracias a las recomendaciones de los funcionarios franceses, Felipe V le nombró secretario del Consejo de Indias. Desde este cargo, aprovechó la pérdida de influencia francesa para reorganizar, durante 1710, de forma muy efectiva para la Corona, el despacho de las primeras flotas a Indias tras el obligado parón durante los primeros años de la Guerra de Sucesión.

Esta actuación le sirvió para ganarse la confianza de Felipe V, quien permitió, que se convirtiera a partir de 1711 en el máximo hacedor de todo lo relacionado con La Carrera de Indias y la Marina, y, en 1714, lo nombró su primer ministro de Marina e Indias⁸³.

El primer paso para la reconstrucción material de la Marina de guerra fue el proyecto que Bernardo Tinajero redactó y presentó a Felipe V en 1713 para construir diez navíos en el astillero de La Habana⁸⁴. Su diseño se encargó a Antonio de Gaztañeta⁸⁵ y se previó llevar desde la península todos los materiales necesarios para la construcción. Sin embargo, Felipe V decidió emplear los buques y los fondos destinados al proyecto de Tinajero en el bloqueo de Barcelona. El mismo año hubo un segundo intento que tuvo más éxito: se ordenó a Gaztañeta dirigir la construcción en los astilleros de Orio y Pasajes de seis navíos de línea de 60 cañones destinados a la protección de las flotas mercantes a Indias que empezaron a botarse a partir de 1715⁸⁶.

⁸² PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, pp. 46-56. Sobre las reformas de la Marina: MARTÍNEZ VALVERDE, C.: "Constitución y organización de la Armada de Felipe V" en *Temas de Historia militar, I, Madrid-Zaragoza*, 1983, pp. 263-311. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: "Las reformas de la Armada" en *Temas de Historia militar, II, Congreso de Historia militar, Zaragoza*, 1988, vol. I, Madrid, 1989, pp. 341-374.

⁸³ PÉREZ-MALLAÍNA, P.E.: *La política...*, pp. 334-336 y 345-358. AHN, Estado, leg. 3439. Real Decreto de 3 de diciembre de 1714.

⁸⁴ AGI, Mapas y Planos, Ingenios y Muestras, 16 bis y 17 bis. Proyecto de Bernardo Tinajero para construir 10 buques en Indias. Madrid, 15 de enero de 1713, citado en PÉREZ-MALLAÍNA, P. E., *La política...*, 439-440.

⁸⁵ Sobre este personaje véase: VV.AA. *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, San Sebastián, 1992.

⁸⁶ AGS, SM, leg. 739, José Grimaldo a Antonio Gaztañeta, Madrid, 12 de marzo de 1713. Se comunica a Gaztañeta la intención de Felipe V de formar una Marina de guerra y de comenzar la construcción de navíos en Cantabria y Andalucía. Se le ordena comenzar la construcción de 6 navíos de línea de 60 cañones destinados a la custodia de mercantes. Antonio Gaztañeta a

Tinajero, como antiguo marino-negociante de la Carrera, conoció de primera mano las causas de los males que habían convertido a la Marina en un mar de corruptelas e intereses creados, llevándola en gran parte a la situación de deterioro e inoperancia en la que se encontró al finalizar la Guerra de Sucesión. Con la intención de concienciar al monarca de la necesidad de acometer profundas reformas, denunció todas esas irregularidades en el proyecto para reactivar el comercio que presentó a Felipe V en 1713, en el que incluyó el mencionado plan para reconstruir la Armada⁸⁷.

Sus denuncias abarcaron desde la falta de profesionalidad de la oficialidad, para él la más grave, pasando por las múltiples argucias de los capitanes de los navíos para incrementar sus ganancias a costa de la Real Hacienda, el excesivo consumo de maderas en las carenas restándolas a la nueva construcción, las innecesarias y prolongadas detenciones de los navíos en los apostaderos americanos durante las invernadas, hasta el enrolamiento de sirvientes en vez de marineros para formar las dotaciones de los buques.

Ni las denuncias ni sus propuestas reformistas cayeron en saco roto cuando fue destituido en 1715, víctima de las intrigas de Julio Alberoni⁸⁸, sino que sirvieron de base para los proyectos reformistas que elaboraron los miembros de la Junta consultiva para asuntos de Marina e Indias convocada por Alberoni durante 1716 y que se empezaron a llevar a la práctica a partir de 1717, incluso para el primer instrumento regulador del comercio indiano: el *Proyecto de Flotas y Galeones* que presentó José Patiño en 1720⁸⁹.

El cambio de influencias acaecido en la corte de Felipe V a raíz de su matrimonio con Isabel de Farnesio en 1715 se materializó en la sustitución de

José Grimaldo, San Sebastián, 3 de abril de 1713 acusando recibo de la orden. PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política...*, pp. 408-410.

⁸⁷ AGI, Mapas y Planos, Ingenios y Muestras 16 bis y 17 bis. Proyecto de Tinajero para la fabricación de 10 buques en Indias, Madrid 15.1.1713. Citado en PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La Política...*, pp. 439-440.

⁸⁸ Hijo de un jardinero, gracias a sus cualidades consiguió una esmerada formación con los jesuitas. Su habilidad para relacionarse le facilitó la entrada en los círculos políticos de Parma. Fue protegido y secretario particular del duque de Vendôme con quien llegó a España. Muerto el duque pasó a ser protegido de la princesa de los Ursinos. Sobre este personaje se puede consultar: *Compendio de la vida de Julio Alberoni, arzobispo de Sevilla, primer ministro de España y cardenal*, Biblioteca Nacional, (BN), Ms. 12940/132. TAXONERA, L. de: *Giulio Alberoni (1664-1752)*, Madrid, 1945. MARCHESI, J. M.: *El cardenal Alberoni y la política internacional de España*, tesis doctoral inédita, leída en la U.C.M. en 1944-45. TALIANI, F. M.: *El cardenal Alberoni*, Madrid, 1951. F. VALSECCHI, "La política italiana de Alberoni. Aspectos y problemas", en *Cuadernos de Investigación Histórica*, t., 2, (1978), pp. 480-492. PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, pp. 63-73.

⁸⁹ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *Política naval...*, pp. 321, 333 y 336. El texto del Proyecto en: BPR, Ms. II/2829, Miscelánea Ayala, t. XV, I.F. 34, doc. 2. *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro y avisos que navegasen a ambos reinos*, 1720. Impreso en Madrid por Juan de Ariztia.

los consejeros franceses que todavía quedaban por italianos. Julio Alberoni, quien se había ganado la confianza de los reyes, se convirtió en el hombre fuerte del gobierno y en el factotum de la política revisionista de Felipe V e Isabel de Farnesio⁹⁰. Bernardo Tinajero cayó en desgracia junto con todos los que habían colaborado con los administradores franceses.

La Secretaría de Marina fue abolida y, por iniciativa de Alberoni, como ha desvelado D. Perona⁹¹, Tinajero, no sólo fue cesado, sino apartado de todos los asuntos relacionados con Indias y la Marina. Alberoni, sin ser nunca nombrado titular de ninguna de las carteras ministeriales, asumió todos los asuntos de gobierno, incluidos los de la Marina.

Es evidente que su intención fue la de hacerse con el control de todas las cuestiones relacionadas con el comercio americano y la defensa nacional, es decir: con la principal fuente de ingresos de la Corona y con la maquinaria de guerra: instrumentos claves para poder llevar a cabo la reconquista de los reinos italianos. Para obviar cualquier intento opositor neutralizó a todos los que habían tenido poder o algún tipo de influencia en relación con estos temas, potenciando el secretismo en torno a sus actuaciones como forma de gestionar los asuntos de Estado, despachando para ello directamente con los reyes⁹² y gobernando a través de la “vía reservada” y de Juntas consultivas formadas por expertos.

Felipe V avaló su actuación mediante algunos Reales Decretos, como el del 20 de enero de 1717 que quitó al Consejo de Indias gran parte de sus competencias⁹³, o la Real Orden de 29 de junio del mismo año, que obligó a obedecer a Alberoni a todos aquellos que habían osado cuestionar su autoridad para impartir órdenes en nombre del rey (uno de ellos fue José Patiño)⁹⁴.

⁹⁰ Algunas actuaciones de Alberoni relacionadas con Indias en KUETHE, A. J.: “La política colonial de Felipe V y el Proyecto de 1720”, en *Orbis incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo*, Huelva, 2007, pp. 233-243.

⁹¹ PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, Madrid, 1998, p. 61.

⁹² AHN Estado, leg. 2884. Declaración de un secretario ante el arzobispo de Toledo, realizada el 22 de octubre de 1720: “Sin que en ninguno de estos trámites yo viese al rey, no tomase orden alguna suya para esto, por lo que nos tenía así a mí como a los otros dos secretarios, mis compañeros, cerradas la puertas a todo lo que era ver ni hablar a SM para nada, ni tomar orden suya para cosa alguna...” Citado en PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes*, pp. 68-69.

⁹³ *Ibidem*, p. 69: “...he resuelto que todo lo que mira directa o indirectamente al manejo de mi Real Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación de aquellos a estos Reinos, provisiones de empleos y cargos, y órdenes respectivas a estas tres clases y sus incidencias y dependencias corran privativamente por la vía reservada...”

⁹⁴ RODRÍGUEZ VILLA, A.: Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos ministros de Felipe V formada con documentos inéditos y desconocidos en su mayor parte, Madrid, 1882, p. 30.

Felipe V e Isabel de Farnesio se habían propuesto secretamente recuperar los territorios italianos que se habían visto obligados a ceder a Austria por el Tratado de Utrecht. El primer paso era la reconquista de Cerdeña, a la que seguiría la de Sicilia. Para realizar estos proyectos Alberoni ordenó al oidor de la Casa de la Contratación, Francisco de Varas y Valdés, el apresto de una escuadra de guerra en abril de 1716, mientras negociaba con Inglaterra su apoyo a la causa revisionista a cambio de decisivas ventajas comerciales, que se sellaron en el Tratado de Bubb⁹⁵.

Para no levantar sospechas sobre el destino de la escuadra que se aprontaba en Cádiz y otros puertos mediterráneos⁹⁶, la versión oficial fue que estaba destinada a contribuir y reforzar la defensa de la Santa Sede de la presión turca como ya estaba haciendo Portugal⁹⁷.

Junto con la “vía reservada” Alberoni gobernó a través de Juntas consultivas, participando él mismo activamente en la que ordenó convocar durante 1716 para los asuntos de la Marina y del comercio colonial. El objetivo de dicha Junta no sólo fue culminar las reformas del tráfico indiano y de la Marina a partir del proyecto de Bernardo Tinajero, sino adaptarlas a la nueva situación del comercio ultramarino, tras la precipitada ratificación que había hecho, en agosto de ese año, del Tratado de Bubb. Este tratado modificó lo pactado en Utrecht en relación con la concesión a Inglaterra de poder enviar anualmente un navío mercante, (el “navío de permiso”), modificando algunos de los términos acordados para incrementar las concesiones comerciales a favor de Inglaterra⁹⁸, que perjudicaban considerablemente al comercio de la

⁹⁵ WALKER, G.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, pp. 115-119. Para este investigador el compromiso adquirido en este tratado, complementario al de Utrecht, de enviar una flota anual a Indias y de celebrar una feria anual fue el detonante de las primeras reformas comerciales efectuadas por España, tendentes a atajar las enormes ventajas conseguidas por Inglaterra mediante el tratado.

⁹⁶ ALBEROLA ROMÁ, A.: “Los fletamentos de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición a Sicilia del año 1718”, en *Revista de Historia Moderna*, 10, 1991, pp. 263-285. Entre enero y mayo de 1728 se requisaron cincuenta y ocho barcos mercantes (ingleses y franceses) para el Real Servicio de un total de doscientos cincuenta fletados en todos los puertos mediterráneos de la península. Patiño aprovechó el importante tráfico naval existente para formar la gran flota que partió hacia Sicilia.

⁹⁷ AGS, SG, Suplemento, leg. 563. Citado en PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 132. OZANAM, D.: “La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI”, *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, t. XXXIX, Madrid, 1985, pp. 585.

⁹⁸ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 65-66 y 127-130.

Carrera, y fue el precio pagado por Alberoni para conseguir un aliado que respaldara la política revisionista de los reyes en Italia⁹⁹.

Para presidir la Junta de Marina Alberoni convocó al almirante Andrés de Pez¹⁰⁰, quien como consejero de Guerra y, posteriormente, como gobernador del Consejo de Indias tuvo un papel decisivo en algunas decisiones para la creación de la Armada y la reorganización del comercio a Indias¹⁰¹.

Otro de los convocados fue José Patiño¹⁰², quien había ido construyendo una intensa relación con la Marina que le había permitido ir acumulando una gran experiencia sobre su funcionamiento real, carencias y posibilidades de futuro, desde que en 1713, por recomendación de Jean Orry, organizó el bloqueo de Barcelona y, culminado este proyecto, en 1715 coordinó la reconquista de Mallorca, actividades que le obligaron a improvisar, con éxito, escuadras donde apenas había navíos disponibles¹⁰³.

⁹⁹ OZANAM, D.: "La política exterior...", p. 584. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 163-164. WALKER, G.: *Política...*, pp. 103, 115-119. El Tratado de Bubb (nombre del enviado inglés que lo negoció) se había firmado en mayo de 1716, y entre las ventajas que otorgó al comercio inglés, suavizaba considerablemente las condiciones pactadas inicialmente en Utrecht para el "navío de permiso", perjudicando aún más al comercio español. Las concesiones más destacadas fueron el aumento del tonelaje permitido al "navío de permiso" que pasó de las 500 t. iniciales a 650, el compromiso por parte española de enviar una flota anual, la primera como muy tarde en junio de 1717, así como la de realizar una feria anual en la que se podría vender la mercancía del "navío de permiso" junto con la de los flotistas españoles incluso en el caso de no zarpar la flota, y el establecimiento de agentes comerciales ingleses en las principales ciudades de Nueva España y Tierra Firme para notificar a su gobierno la situación de los mercados americanos.

¹⁰⁰ Este experto marino-comerciante gaditano de la Carrera, hijo, a su vez, de un capitán de Mar y Guerra de la Armada del Mar Océano, supo granjearse la admiración y confianza de Felipe V tras conseguir evitar el acoso inglés en el Atlántico y traer a Cádiz la flota de Nueva España con un importante tesoro para la Real Hacienda en 1710. Como recompensa el rey le ascendió a almirante. Desde 1712 hasta 1714 dirigió el bloqueo al puerto de Barcelona, pasando, finalizada la Guerra de Sucesión, a través de los cargos de consejero de Guerra e Indias, a formar parte de varias Juntas asesoras en las que se desarrollaron los proyectos reformistas para la Marina y el comercio indiano. Fue nombrado secretario de Marina e Indias el 8 de enero de 1721. Murió en el cargo el 7 de marzo de 1723. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 103 Sobre este marino se puede consultar: CASTRO, A.: *Vida del Almirante D. Andrés de Pez, Ministro de Marina*, Cádiz, 1879. PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, pp. 73, 78-79 y 390.

¹⁰¹ Sirva como ejemplo el traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño y Campillo...*, p. 22. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 127-128. PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, p. 78.

¹⁰² Sobre este gran ministro y su actividad política se pueden consultar: RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño y Campillo, reseña histórico-biográfica*, Madrid 1.882; BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España...* J. A. ESCUDERO *Los orígenes...*, pp. 84 y 89-98; CRESPO SOLANA, A.: *La casa de Contratación...* PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, pp. 69-140.

¹⁰³ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p.102-103.

Su presencia en Madrid para participar en las sesiones de la Junta de Marina fue reclamada por Alberoni de forma precipitada, sin darle tiempo a que, como Superintendente de Cataluña, pudiera concluir el encargo de establecer la Nueva Planta fiscal en el Principado. Andrés de Pez y José Patiño habían tenido ocasión de tratarse y colaborar durante el apresto de las escuadras para la citada expedición destinada a la toma de Mallorca, culminada en junio de 1715, iniciándose, gracias a la buena sintonía entre ambos, una fructífera colaboración para poner en pie la nueva Armada y las reformas del comercio americano.

Patiño llegó a Madrid sin saber para qué era requerida su presencia, incorporándose enseguida a las sesiones de trabajo de la Junta. Durante ellas el almirante le informó de todos los proyectos concretos que se habían decidido llevar a cabo para reformar la Marina y la Carrera. Uno de ellos fue la creación de la Intendencia General de Marina cuyo primer titular iba a ser precisamente el propio Patiño. Alberoni personalmente le informó del alcance del cargo para el que había sido designado, ordenándole asistir a los Consejos de Ministros que se celebraron durante esas fechas para tratar la nueva situación en la que había quedado el comercio indiano tras la ratificación del Tratado de Bubb y la adaptación de las recientes concesiones al funcionamiento de la Carrera¹⁰⁴.

La creación del cargo de Intendente General de Marina¹⁰⁵ y el nombramiento de Patiño como primer titular fueron los pasos iniciales de toda una batería de reformas y novedades que pusieron en pie la nueva Armada borbónica, así como el primer intento de reorganizar el comercio colonial ajustándolo a la nueva situación surgida tras la obligada cesión de privilegios comerciales a Inglaterra en el Tratado de Utrecht.

Desde que se había institucionalizado y sistematizado el comercio colonial en el siglo XVI, el destino de la Marina de guerra había quedado estrechamente unido al de la Carrera de Indias por necesidades defensivas. El proyecto político de Felipe V se sirvió de esos mecanismos ya establecidos para consolidar, más si cabe, la unión del comercio y la Marina de guerra, condicionando el fondo y la forma de muchas de las reformas en función de las necesidades comerciales, de ahí que a veces se haga inevitable mencionar

¹⁰⁴ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 127-130.

¹⁰⁵ WALKER, G.: *Política...*, p.128. PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, p. 98. El autor explica cómo el nombramiento efectuado el 28 de enero de 1717 incluyó tres empleos: intendente de Marina, presidente de la Casa de la Contratación y superintendente de Sevilla. A partir de 1720 los dos primeros quedaron unidos y fueron desempeñados por la misma persona hasta 1754, en que empezaron a desempeñarlos dos personas distintas. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 130-131.

cuestiones del comercio al hablar de la Marina. La Carrera de Indias y la Marina quedaron unidas mientras duró el Imperio americano, como si de un matrimonio canónico se tratase.

Aunque Patiño se encontró el proyecto para reactivar la Carrera de Indias y crear la Real Armada bien definido cuando Alberoni le encomendó su realización y asumió los cargos de intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, debido a que se mantuvo al frente de dichos cargos en los siguientes nueve, durante los cuales se sucedieron varios ministros de Marina e Indias, transcurrió el breve reinado de Luis I y se produjo la privanza de Riperdá, se convirtió en el protagonista por excelencia de las primeras reformas que posibilitaron la creación de la Marina borbónica¹⁰⁶. Cuando se convirtió en ministro de Marina en mayo de 1726 completó el proyecto de reforma con algunas modificaciones fruto de su larga experiencia como gestor y reformador.

Su participación en las Juntas a lo largo de 1716, trabajando codo con codo al lado de Andrés de Pez en la ultimación y puesta en práctica de los proyectos, así como la experiencia personal acumulada durante la implantación de las primeras reformas desde la Intendencia General de Marina, le llevaron progresivamente a concebir un proyecto global a largo plazo para crear una Marina de Guerra potente, que durante toda la primera mitad del siglo necesariamente iba a seguir estando muy interrelacionada con la Carrera de Indias.

El carácter global de su proyecto reformador se evidenció claramente una vez que asumió el Ministerio de Marina y pudo llevar a cabo la práctica de sus ideas, esforzándose coherentemente en imbricar las decisiones concernientes a la política colonial, el renacer de la Marina y la política exterior de los reyes, con la idea consustancial de reforzar la Monarquía a través de unos instrumentos sólidos, operativos y rentables: el comercio colonial y una potente Armada.

El antecedente inmediato del cargo de Intendente de Marina que se otorgó a Patiño fue la creación del mismo, en 1705, por los consejeros para cuestiones navales y comerciales que Luis XIV había enviado a su nieto Felipe

¹⁰⁶ PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, p. 74-97. Alberoni fue exonerado el 5 de diciembre de 1719, asumiendo la Secretaría de Marina e Indias Miguel Fernández Durán, marqués de Tolosa, desde el 7 de diciembre de ese año hasta el 8 de enero de 1721. A partir de esta fecha fue Andrés de Pez quien se hizo cargo de la Secretaría hasta su muerte el 7 de marzo de 1723. José Grimaldo, secretario de Estado se hizo cargo interinamente de los asuntos de la Marina hasta el nombramiento de Antonio Sopeña el 10 de enero de 1724. Sopeña fue cesado el 2 de febrero de 1726 y el 21 de mayo de ese año José Patiño se convirtió en ministro de Marina e Indias.

V, Nicolás Mesnager y Ambrosio Daubenton¹⁰⁷. Éstos, imitando las reformas llevadas a cabo en Francia, sustituyeron el antiguo cargo de Veedor general de las Armadas, encargado de fiscalizar los gastos de las distintas Armadas de la Monarquía, por el de Intendente General de Marina, manteniendo las mismas atribuciones fiscalizadoras. El primer intendente fue el propio Ambrosio Daubenton¹⁰⁸.

Posteriormente, durante el corto ministerio de Tinajero de la Escalera, volvió a aparecer la figura (aunque sin nombramiento oficial) del intendente de Marina en la persona de Francisco de Varas y Valdés, a quien Bernardo Tinajero ordenó, en febrero de 1715, el despacho de un aviso a Indias sin solicitar la autorización de la Casa de la Contratación, requisito obligado. Varas utilizó el título de intendente de Marina en la firma de la correspondencia intercambiada desde Cádiz con los oficiales de la Casa de la Contratación para cumplir la orden, y así sentó el precedente de la utilización de la “vía reservada” para gestionar determinados asuntos de la Secretaría de Marina obviando a la Casa¹⁰⁹.

Las atribuciones del cargo de Intendente General de Marina que asumió Patiño fueron mucho más amplias, puesto que desde su creación se había visto sometido a una profunda renovación, incorporando todo el conjunto de reformas que se habían ido elaborando entre 1715 y 1716. En la introducción de la cédula de nombramiento de Patiño como intendente de Marina¹¹⁰, a modo de justificación de la creación del empleo, figuraban como un objetivo conjunto el restablecimiento de la Marina y del comercio con Indias:

...habiendo tenido por conveniente restablecer la Marina de España y Comercio de Indias, por ser de tanta importancia y bien público, y regular las armadas, flotas y escuadras que más convengan a los referidos fines y a mi real servicio, como el resguardo de mis dilatadas costas marítimas en el Océano y Mediterráneo y que una de las

¹⁰⁷ Nicolás Mesnager y Ambrosio Daubenton, colaboradores del ministro francés de Comercio y Marina, Jérôme de Pontchartrain, tenían experiencia en el comercio americano y habían sido enviados a España para formar parte de la Junta de Restablecimiento del Comercio en la que debían reforzar la posición francesa. PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política...*, p. 198, notas 45 y 46.

¹⁰⁸ SARALEGUI MEDINA, L.: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Ferrol, 1867, pp. 63 y 64.

¹⁰⁹ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La política...*, pp. 346-347.

¹¹⁰ AGS, SM, leg. 173. AMN, ms. 580, doc. 41. El título ha sido publicado por FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada...*, vol. VI, pp. 221-223. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño...*, pp.174-176. Citado por PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, p. 98.

providencias que para su logro hayan de darse sea la de crear un Ministro que con el nombre de Intendente general de Marina...¹¹¹.

Estas líneas contenían toda una declaración de intenciones de cariz económico sobre el monopolio colonial por parte de los políticos a quienes Felipe V había encargado la reforma de la Carrera de Indias y de la Marina, sentenciando una realidad: la mutua dependencia de la Marina y del comercio indiano. Política naval y política comercial quedaron unidas en un único proyecto reformista, surgido para contrarrestar el daño que la Guerra de Sucesión y las concesiones comerciales a Inglaterra contenidas en los Tratados de Utrecht y de Bubb habían hecho al monopolio mercantil¹¹².

La Carrera de Indias iba a seguir siendo el sustento económico de la Monarquía, pero profundamente reorganizada para optimizar su rentabilidad y permitir al Estado su control directo. Esto significó que las reformas proyectadas afectaban fundamentalmente a las instituciones que tradicionalmente habían gestionado y garantizado su funcionamiento: la Casa de la Contratación y la Marina. Y explica, tanto la creación de la Intendencia General de Marina, como el hecho de que fuese una misma persona la encargada de desempeñar la titularidad de la nueva institución junto con la presidencia de la Casa de la Contratación, destinadas ambas a hacer funcionar la Carrera de Indias.

En detrimento de los antiguos Consejos, la "vía reservada"¹¹³ fue la forma elegida para gestionar la política, lo que permitió establecer una reducida cadena de mando directa (Corona-Secretaría de Marina e Indias-Intendencia de Marina) a través de la cual la gestión de la Carrera y de la Armada se simplificó, al tiempo que se facilitó el control directo desde la Secretaría de Marina e Indias de la gestión política, económica y administrativa de la Carrera.

Coincidiendo con la creación de la Intendencia de Marina y la reforma y traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz, mediante un decreto de enero de 1717, que se repitió en febrero y septiembre, se prohibió

¹¹¹ AGS, SM, leg. 173. AMN, ms. 580, doc. 41. "Título de Intendente general de Marina..." Madrid, 28 de enero de 1717.

¹¹² PÉREZ MALLAÍNA, P. E.: *Política naval...*, pp. 442 y ss. y 448-453.

¹¹³ ESCUDERO, J. A.: "La reconstrucción de la administración central en el s. XVIII" en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, vol., XXIX-1, Madrid 1985, pp. 116-117. El autor señala que la vía reservada significó "la sustracción de competencias a los Consejos mediante la orden de que determinados asuntos fueran encaminados directamente a los ministros responsables". En este sentido, concretamente al Consejo de Indias, se le ordenó mediante dos decretos de enero y septiembre de 1717, pasar a la vía reservada todas las materias referentes al gobierno y finanzas de la Carrera manteniendo sólo las atribuciones judiciales.

tácitamente al Consejo de Indias toda participación en el ordenamiento del tráfico mercantil indiano¹¹⁴.

Según el decreto de nombramiento del nuevo intendente-presidente¹¹⁵ sus atribuciones fueron amplísimas, abarcando todo lo relacionado con la construcción y armamento de buques, su mantenimiento, pertrechamiento y aprovisionamiento. De igual modo a Patiño se le encargó establecer una matrícula de mar, supervisar las fábricas que se crearan destinadas a producir todo tipo de suministros para la construcción naval, organizar el almacenamiento de pertrechos en todos los apostaderos y puertos de la Marina a los que arribasen armadas y escuadras, controlar los montes y plantíos situados en las costas, velar sobre la economía, dirigir la Marina y redactar reglamentos reguladores para la nueva Armada Real.

El mismo decreto contenía el nombramiento de Superintendente del reino de Sevilla y presidente de la Casa de la Contratación con el encargo explícito no sólo de proponer medidas que aumentarían el comercio con Indias sino de controlarlo y erradicar la corrupción. Como primer paso para ello se ordenó a Patiño trasladar el Consulado a Cádiz. Mediante este decreto la ciudad quedó oficialmente convertida en cabecera de las flotas mercantes y escuadras de guerra a Indias. Los poderes para ejecutar las funciones del cargo necesariamente también fueron amplísimos: “os doy toda la facultad y autoridad que conviene para la ejecución de todo lo referido y el poder de nombrar subdelegados”¹¹⁶.

Las órdenes puntuales relacionadas con sus nuevas atribuciones se le hicieron llegar a Patiño directamente desde la Secretaría del Despacho de Marina, en aquellos momentos a cargo de Miguel Fernández Durán, a Cádiz, donde se había decidido establecer la base de la Intendencia, y hacia dónde partió a los pocos días de su nombramiento.

Poner en marcha este importante proyecto reformador no fue, sin embargo, el único objetivo de Patiño al partir hacia Cádiz durante los primeros días de febrero de 1717. Alberoni le había encomendado verbalmente agilizar el apresto de la Armada de Levante, como se llamó a la escuadra de guerra destinada oficialmente a defender la Santa Sede de los turcos, que, en abril de 1716, se había ordenado aprestar a Francisco de Varas y Valdés. Al mismo

¹¹⁴ *Ibidem*. WALKER, G.: *Política española...*, pp. 135-136. PULIDO, I.: *Patiño...*, p. 141. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid 2006. pp. 138-139. Real orden de 11.9.1717 en AGI, Indiferente General, leg. 542, libro 2.

¹¹⁵ Transcrito en C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española...*, pp. 221-223.

¹¹⁶ *Ibidem*.

tiempo también le encomendó la organización del despacho de una flota mercante a Nueva España, que debería zarpar a más tardar en junio de 1717¹¹⁷.

Este fue uno de los compromisos que el embajador inglés Mr. Bubb arrancó a Alberoni durante las negociaciones del tratado homónimo a cambio del apoyo británico para su política revisionista. Esta concesión fue doblemente perjudicial para los intereses españoles. Por un lado, una vez que Inglaterra consiguió su objetivo de obtener mayores ventajas comerciales, traicionó a Alberoni rechazando una alianza formal con España y estableciéndola, en cambio, con Francia y Holanda. Inglaterra, en función de los compromisos adquiridos con sus nuevos aliados, tras el éxito que supuso para España la rápida toma de Cerdeña envió una escuadra de guerra al Mediterráneo en junio de 1718 para frenar la reconquista de Sicilia por parte de las tropas españolas, destruyendo la escuadra hispana. Por otro, permitió a Inglaterra incrementar la introducción fraudulenta de mercancías en Indias¹¹⁸.

Gracias a que una de las nuevas prerrogativas inherentes al cargo de Intendente de Marina y Presidente de la Casa era la de cobrar las tasas aduaneras directamente sin intermediarios privados, la Corona pudo disponer inmediatamente de los importantes derechos de aduanas que pagaron los flotistas y financiar con ellos parte de los preparativos para el pertrechamiento de la Armada de Levante. A dichos ingresos Patiño sumó los caudales que el cese de la guerra dejaba disponibles a la Real Hacienda y los que proporcionaron las “levas privadas” y la venta de empleos de oficiales para los cuarenta batallones de Infantería, seis escuadrones de caballería y cuarenta escuadrones de dragones que se levantaron para esta campaña, de los que él mismo realizó las correspondientes capitulaciones¹¹⁹.

El apresto de la Armada de Levante culminó con la agrupación en la bahía gaditana de los seis navíos embargados a comerciantes gaditanos para armarlos en guerra y los siete que los comerciantes guipuzcoanos cedieron al monarca¹²⁰. Patiño consiguió que esos trece navíos zarparan rumbo a

¹¹⁷ AGI, Indiferente General, leg. 2.020, citado en WALKER, G.: *Política...*, p. 119

¹¹⁸ OZANAM, D.: “La política...”, p. 584.

¹¹⁹ ANDUJAR CASTILLO, F.: *El sonido del dinero. Monarquía, Ejército y venalidad en la España del s. XVIII*, Madrid, 2004, p. 76: “No obstante, creemos que se levantaron algunos batallones más, a juzgar por las minutas dirigidas desde la Secretaría del Despacho de Guerra a José Patiño, quien había sido comisionado para formalizar las correspondientes capitulaciones”.

¹²⁰ AGS, SG, (Suplemento), leg. 563.

Barcelona en junio, con menos retraso del que se esperaba debido a las carencias de armamento y pertrechos¹²¹.

Mientras que en Barcelona se terminaba de completar la armada con otros cien navíos de transporte armados en guerra¹²², Alberoni llamó a Patiño a la Corte donde le comunicó sus verdaderas intenciones para la escuadra de guerra: iniciar la recuperación de los territorios italianos cedidos en Utrecht asediando el reino de Nápoles. Las objeciones de Patiño, basadas en que la escuadra que había pertrechado no estaba preparada para semejante reto, contribuyeron a que Alberoni reconsiderara la situación, ordenando que la escuadra se centrara por el momento en la reconquista de Cerdeña¹²³.

Patiño fue puesto al frente de la organización de la expedición militar y una vez más investido con plenos poderes refrendados por el propio monarca, para evitar conflictos jurisdiccionales con funcionarios de mayor rango jerárquico como el Ministro de Guerra o el Capitán General de Cataluña¹²⁴. Como es lógico el nombramiento le supuso mantenerse alejado de Cádiz mientras durase la campaña y, en consecuencia, abandonar precipitadamente la recién iniciada actividad reformadora en la Marina.

Aunque resulte sorprendente por el esfuerzo y el tiempo que debió dedicar al apresto de la escuadra de guerra y al despacho de la flota mercante, durante su primera estancia gaditana, entre febrero y junio de 1717, Patiño consiguió poner en pie algunos de los proyectos que iban a dar cuerpo a la nueva Real Armada.

Estas primeras iniciativas se centraron en lo concerniente a la organización de la nueva institución y del comercio con Indias, abarcando

¹²¹ AGS, SG, (Suplemento), leg. 563, La escuadra la formaron 6 navíos preparados en Cádiz, otros 6 dedicados a la pesca de altura que los comerciantes de San Sebastián prestaron al monarca, a los que se sumó uno más: el *Príncipe de Asturias*. Citado en PULIDO, I.: *José Patiño...*, p. 144. AGS, SG, los legajos 559 a 565 contienen la documentación sobre los preparativos para esta expedición.

¹²² BACALLAR Y SANNA, V., marqués de San Felipe, Comentarios de la guerra de España e Historia de su rey Felipe V, el Animoso, desde el principio de su reinado hasta la paz general de 1725, Madrid, 1957, pp. 270-274. Según FERNÁNDEZ DURO, C.: Armada española..., tomo VI, p. 135-136, compusieron la armada un total de 80 velas divididas en dos divisiones, una a cargo del vicealmirante marqués de Mari y la otra a cargo del jefe de escuadra Baltasar de Guevara. La escuadra de galeras del Mediterráneo fue al mando del jefe de escuadra Francisco de Grimau, mientras que el teniente general Juan Francisco de Bette, marqués de Lede, ostentó el mando del Ejército.

¹²³ Sobre esta campaña militar véase: ALONSO AGUILERA, M. A.: La conquista y el dominio español de Cerdeña, 1717-1720. Introducción a la política española en el Mediterráneo posterior a la Paz de Utrecht, Valladolid, 1977. RODRÍGUEZ VILLA, A.: Patiño y Campillo..., pp. 29.

¹²⁴ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 146.

actividades tan dispares como la creación de nuevos arsenales e industrias auxiliares de la construcción naval, la formación de Cuerpos de personal especializado y la redacción de la normativa para el despacho de armadas y flotas, así como el traslado la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz.

Para dar cuerpo a la nueva Real Armada procedió a la creación de una serie de nuevas instituciones que permitieran administrarla, como fueron la Comisaría de Ordenación, o la Contaduría Principal, así como otras de carácter corporativo o docente relacionadas con los distintos Cuerpos de personal y administrativos como la Compañía de Guardias Marinas, el Cuerpo General¹²⁵, el de Ministerio¹²⁶, los Batallones de Infantería¹²⁷ o las Brigadas de Artillería¹²⁸. En definitiva, en poco tiempo Patiño puso en pie un ingente proyecto que constituyó la base de una institución que sus sucesores en la Secretaría de Marina e Indias desarrollaron y ampliaron a lo largo del siglo¹²⁹.

2.2 El nacimiento de los cuerpos profesionales.

Aunque todas las reformas acometidas por Patiño fueron decisivas para la constitución de la nueva Armada borbónica, la creación del Cuerpo General de oficiales de guerra de la Armada lo fue de manera especial para el joven Arriaga, ya que este fue el Cuerpo en el que ingresó cuando regresó a España en 1728.

El nacimiento del Cuerpo General o Cuerpo de oficiales de la Armada supuso la profesionalización, dentro de un estatuto militar, de los oficiales de mar y guerra que venían formando los mandos de las distintas fuerzas navales destinadas a la defensa de los territorios de la Corona en las costas del Mediterráneo, Atlántico y Pacífico, así como a la protección de las flotas de la Carrera.

¹²⁵ OZANAM, D.: "La política...", pp. 477-479. Abundante información sobre los oficiales de la Armada en AGS, SM, legs., 1-70.

¹²⁶ SARALEGUI Y MEDINA, L.: *Historia del cuerpo administrativo de la Armada*, El Ferrol, 1867. PANDO VILLARROYA, J. L.: *La administración en la Armada española*, Madrid, 1977. RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A.: *La Intendencia en la Armada*, Madrid, 1996. El Archivo de Simancas conserva abundante documentación al respecto: AGS, SM, legs. 134-194.

¹²⁷ RIVAS FABAL, J. E.: *Historia de la Infantería de Marina española*, Madrid 1970. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*, Madrid 1999. La documentación original desde su formación en AGS, SM, legs., 99-124.

¹²⁸ ACEDO CERDA, M.: *El Real Cuerpo de Artillería de la Armada*, Madrid, 1970. La documentación en AGS, SM, legs., 125-133.

¹²⁹ FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española...*, vol. VI, pp. 209 y ss. WALKER, G.: *Política...*, pp. 128-131.

El primer intento de crear un cuerpo fijo y estable de oficiales de guerra había sido promovido por Orry en 1705, cuando promulgó un primer Reglamento para los oficiales y suboficiales de la Armada del Mar Océano, a los que se les adjudicaba un sueldo fijo, incluso durante las invernadas y períodos de licencia, a cambio de su disponibilidad y dedicación permanente al servicio de la Marina, tanto en navíos como en plazas fuertes marítimas. Se previó entonces formar una plantilla integrada por 720 personas entre oficiales y suboficiales, divididas en 24 compañías de 25 soldados. A pesar del reducido número de integrantes, en estos años de permanente confrontación bélica, la Real Hacienda no pudo afrontar el gasto, lo que unido a la inexistencia de buques de guerra hizo inviable el proyecto¹³⁰.

Poco después, fruto de los intentos de reformar la Marina auspiciados por Bernardo de Tinajero se creó en 1710 el Cuerpo de oficiales de la Armada, que no consiguió consolidarse como tal¹³¹.

La precariedad económica que padecieron los oficiales de la Armada debida a los retrasos en percibir sus salarios y raciones, junto a la práctica inexistencia de buques de guerra fueron las causas de que muchos de ellos se reconvirtieran y pasaran a servir en el Ejército, de modo que a finales de 1713 la relación de integrantes de la Armada contaba con 59 miembros¹³². La contrapartida a la penosa situación de los oficiales que sirvieron en las escuadras de guerra la encontramos en la de los que sirvieron en la Armada de la Avería, encargada de escoltar las distintas flotas de la Carrera de Indias, para la que siempre hubo oficiales y marineros voluntarios. La explicación está en que tanto a los oficiales como a los marineros que las integraban les estaba permitido legalmente comerciar directamente con algunos productos en América, con lo que obtenían fácilmente sobresueldos¹³³.

Pero es que, además, desde hacía mucho tiempo, la Corona, para remediar sus apuros económicos, había institucionalizado la venta de los cargos de almirantes, generales y capitanes de mar y guerra de las armadas que escoltaban las flotas a Indias, promoviendo ella misma una irregular

¹³⁰ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *Política naval...*, pp. 422-425.

¹³¹ MARTÍNEZ VALVERDE, C.: "Constitución y organización de la Armada de Felipe V" en *Temas de Historia Militar*, Zaragoza, 1983, t. 1, pp. 263-311. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patíño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, 2006, p. 104.

¹³² PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *Política naval...*, p. 426.

¹³³ *Ibidem*, p. 434.

selección de altos mandos en función de sus posibilidades económicas y no de su preparación y profesionalidad¹³⁴.

Como acertadamente señala Pérez-Mallaína, a lo largo del siglo XVII la figura del oficial de mar y guerra, concebida como la de un militar con conocimientos de náutica, evolucionó hacia la de un comerciante-marino más preocupado por sus negocios que por los navíos encomendados, debido a la facilidad de enriquecerse con los sobresueldos que percibieron a través del abuso con las “generalas”¹³⁵, como a la venalidad de los puestos de mando practicada por la Administración. Un buen ejemplo de esta situación se dio en 1713, durante la Guerra de Sucesión, cuando la Corona, para la expedición de bloqueo del puerto de Barcelona, por la falta de buques de guerra se vio obligada a requisar navíos mercantes, entregando su mando militar a los dueños. Cuando los armadores, convertidos circunstancialmente en oficiales de mar y guerra, se vieron ante el peligro de perder sus barcos por la presencia de corsarios no dudaron en salvarlos huyendo a refugiarse a Cartagena¹³⁶.

Fue ese mismo año cuando Bernardo Tinajero, quien como antiguo marino-negociante de la Carrera conocía de primera mano la pérdida de profesionalidad de la oficialidad, a la que achacaba la situación de deterioro por la que atravesaba la Marina, pensó que acabada la guerra había llegado el momento de reconvertir al viejo marino-comerciante en un auténtico marino profesional. Para lo que no dudó en denunciar a la oficialidad como la mayor causante de los males que se le achacaban a la Marina en uno de los proyectos que presentó a Felipe V para su reactivación:

...En España hubo armada naval de gran número y de mayor respeto y es evidente que hoy no la hay, ni aún los más leves vestigios de aquella máquina, de que produjo este mal, él mismo lo dice y yo en resumen lo diré: consistió en que la profesión de quien los mandaba no era la consumada que requería aquella materia, y de aquí se siguió que los mejores oficiales valiesen menos por su mayor realidad y al contrario los bisoños, con que con esta diversidad de armonía la profesión se

¹³⁴ *Ibíd*em, p. 440. Sobre la venalidad en el Ejército durante el XVIII consultar: F. ANDUJAR CASTILLO, *El sonido del dinero...* Del mismo autor: *Necesidad y venalidad: España e Indias 1704-1711*, Madrid, 2008.

¹³⁵ “Generalas”: Privilegios de los oficiales de Marina que navegaban a América para poder llevar según su grado cierta pacotilla exenta de derechos” O’SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid en la Imprenta Real, 1831, reimpresión de 1974, p. 295.

¹³⁶ PÉREZ MALLAÍNA, P. E.: *Política naval...*, p. 439.

perdió, los navíos se extinguieron y la marinería y gente de guerra tomó diversos caminos y aquellos se acabó¹³⁷.

Aunque reproducimos un pequeño párrafo que engloba y resume la principal causa del lamentable estado en que se encontraba la Marina de guerra, la memoria que Tinajero presentó al monarca detallaba las argucias en que los capitanes y oficiales de los navíos incurrían para incrementar sus ganancias, naturalmente a costa de la Real Hacienda. El ambiente de corrupción generalizada e institucionalizada en torno a la Carrera de Indias inevitablemente propició la codicia de unos oficiales de mar y guerra que no vieron recompensados sus méritos ni con sueldos en concordancia ni con puntualidad en los pagos.

Con la intención de concienciar al monarca de la necesidad de acometer profundas reformas, Tinajero había denunciado en su escrito, con detalle, algunos de los abusos más habituales: que con el exceso de consumo de madera para las carenas se podrían construir navíos nuevos completos, o que los oficiales se detenían innecesariamente en los apostaderos indios con el fin de facturar más raciones (compradas a los precios americanos, más altos que los de la metrópoli) durante las invernadas en Indias, las cuales en ningún caso se consumían pues gran parte de la marinería desertaba y la que permanecía enrolada prefería invernar en tierra.

Denunció también, como práctica habitual entre los oficiales el que, a la hora de enrolar la marinería a bordo para establecer las dotaciones, seleccionaran a criados y sirvientes inútiles para las tareas de navegación a fin de quedarse con sus sueldos, ocurriendo no pocas desgracias en los navíos por carecer de gente experta para las maniobras. Cuando, finalmente, el rey pidió a Alberoni que se acometiera la reforma del cuerpo y se redactara una ordenanza destinada a regularlo, éste transmitió a Patiño el deseo real. A la hora de redactar la primera regulación corporativa destinada a los oficiales de la Armada, Patiño lo hizo desde la perspectiva de evitar que se volvieran a cometer los abusos que Tinajero había denunciado y que tan gravosos habían resultado a la Real Hacienda.

La primera Ordenanza que reglamentaba el funcionamiento del *Cuerpo de la Marina de España*¹³⁸, como se denominó inicialmente al Cuerpo General,

¹³⁷ AGI, Mapas y Planos, Ingenios y Muestras 16 bis y 17 bis. "Proyecto de Tinajero para la fabricación de 10 buques en Indias, Madrid 15 de enero de 1713". Citado en PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *La Política...*, pp. 439-440.

¹³⁸ Biblioteca del Museo Naval, (B.M.N.), Ms. 9419, *Ordenanzas e Instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*, reimprimadas en Cádiz por Jerónimo de Peralta, impresor mayor, 1717.

se publicó en junio de 1717 y vino a dar carta de naturaleza al conjunto de oficiales de la Marina dentro de un cuerpo profesional, regulando el conjunto de obligaciones, funciones, derechos, saludos, honores y sueldos correspondientes a cada grado de cuantos oficiales iban embarcados en los navíos de guerra. Patiño con su proverbial minuciosidad, en los veinticinco capítulos de los que constó la Ordenanza, intentó no dejar ninguna actividad de las muchas que se realizaban a bordo sin regular.

El nuevo reglamento nació con un reconocido carácter de provisionalidad, sin duda por la premura con que fue redactado, pero también porque no se supo concretar y limitar ni la autoridad de los altos mandos (capitanes generales, tenientes generales y jefes de escuadra), ni la de los oficiales de Marina en su conjunto cuando no estaban embarcados y desempeñaban cargos en tierra. Tampoco se pudo entonces limitar su autoridad ni definir sus funciones cuando ejercían destinos en los departamentos marítimos, por lo que se prefirió esperar a que la experiencia fuera manifestando el camino a seguir en el futuro¹³⁹.

Según esta primera Ordenanza reguladora de las funciones de los oficiales del Cuerpo General, sus competencias quedaron circunscritas al manejo y mando de buques y escuadras destinados a la defensa de los territorios e intereses de la Corona dentro de una exacta jerarquía y sometidos a una estricta disciplina militar.

Como militares, pasaron a pertenecer a la jurisdicción militar, siendo su superior inmediato el Comandante del departamento Marítimo al que estaban adscritos, (un teniente general de la Armada o un capitán general en el caso del departamento gaditano), que fueron los responsables últimos para cuestiones militares ante el ministro de Marina. Por el contrario, “todo lo concerniente a la Economía, Policía y Real Hacienda en lo respectivo a la Marina” de cada distrito Marítimo pasó a ser competencia del intendente de Marina del departamento Marítimo, quien respondía directamente ante el Intendente General de Marina, y éste a su vez ante el ministro del ramo. El establecimiento de esta doble cadena de mando con jurisdicciones separadas fue conflictivo porque en algunas actividades relacionadas con cuestiones navales no siempre se consiguió definir y separar lo militar de lo civil.

¹³⁹ BN, Ms. 3158. Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España y ha de tener fuerza de Ordenanza hasta que Su Majestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse, Madrid 16 de junio de 1717. “Capítulo primero: Los Oficiales Generales que S.M. ha determinado haya por ahora en sus Reales Armadas, son los Capitanes Generales, Tenientes Generales y Jefes de Escuadras. No se ha determinado por S.M. hasta donde se ha de extender la autoridad de estos Generales de Mar, y en Tierra (además de la del mando absoluto que deben tener en los hechos de Guerra y Mar) ...” (El subrayado es nuestro)

Para evitar conflictos jurisdiccionales por su condición de militares, Patiño quitó a los oficiales de Marina algunas de las competencias que tradicionalmente habían ejercido en tierra pasándoselas a los integrantes del Cuerpo de Ministerio, que creó simultáneamente al de los oficiales de guerra, para encargarles todo lo relacionado con la administración de la Marina¹⁴⁰.

En unos momentos en los que aún no existía una clara definición de competencias para algunas actividades relacionadas con la Marina, no hay duda de que los oficiales de guerra, por su experiencia marinera, hubieran sido los más adecuados para asumir las competencias y supervisión de muchas de las actividades navales que se llevaban a cabo en las instalaciones de los departamentos marítimos como las relacionadas con el apresto de escuadras, equipamiento y mantenimiento de buques, construcción naval o armamento.

Esta falta de definición de competencias de los oficiales del Cuerpo General cuando ocupaban destinos en tierra, junto con el conflicto de jurisdicción por su calidad de militares, fueron las causas de que, desde la entrada en vigor de la ordenanza reguladora de 1717, fueran excluidos de ocupar formalmente algunos de los cargos en los departamentos marítimos cuyas funciones habían desempeñado hasta entonces, pasando a ejercerlas los oficiales administrativos de otro de los cuerpos creados por Patiño: el Cuerpo de Ministerio de la Armada (al que él mismo perteneció). Sin embargo, la falta de civiles experimentados en temas relacionados con la construcción naval, el armamento o la selección de la marinería, impidió que esta norma se llevase a la práctica a rajatabla, permitiéndose a los oficiales del Cuerpo general ejercer cargos administrativos relacionados con este tipo de actividades en algunas ocasiones, sobre todo cuando dejaban de navegar.

El Cuerpo General en un principio se formó con antiguos oficiales de la Carrera de Indias, militares reformados, corsarios y en menor medida, porque no había muchos, acogió a caballeros de la Orden de San Juan que habían terminado su etapa de formación militar y marinera en Malta. Con el fin de asegurar una cantera de la que poder ir engrosando con oficiales con formación militar, marinera y académica el Cuerpo General, Patiño había creado la Academia de Guardias Marinas¹⁴¹, de la que con los años, tras sucesivas reformas para mejorar la calidad de las enseñanzas impartidas, irían saliendo promociones de oficiales.

No obstante, hasta que llegara esa etapa, los destinos de mayor responsabilidad militar en los departamentos marítimos, así como las jefaturas de las escuadras navales, las de los apostaderos y las de los buques de

¹⁴⁰ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 109.

¹⁴¹ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, pp.34 y 42. Ver nota nº 2.

guerra, o las misiones especiales recayeron mayoritariamente en oficiales que no habían pasado por la Academia de Guardias Marinas.

A pesar de la rivalidad que suscitó la Ordenanza entre el Cuerpo General y el de Ministerio, ésta tuvo mucho de positivo, contribuyendo a reglamentar las obligaciones y derechos de los oficiales del Cuerpo General, estableciendo una jerarquía de mando, de transmisión de órdenes y de normas exactas para la convivencia a bordo, tratando de limitar los abusos denunciados por Tinajero. En definitiva fue el primer paso para acabar con la figura del marino-comerciante y alumbrar la de un marino de guerra profesional.

Si en su primer capítulo quedaba manifiesto su carácter provisional por no determinarse el alcance de la autoridad de los altos mandos, en los restantes veinticinco Patiño describía con detalle todas las actividades de a bordo y cómo debían realizarse.

Su minuciosidad le llevó a incluir desde la composición de distintas dietas para cada día de la semana (“día de carne, de pescado o de queso”), hasta los alimentos correspondientes a cada tipo de dieta. Para un paladar actual la más apetecible era la destinada a los enfermos y heridos, que incluía bizcocho blanco, sémola, carnero, carne de gallina fresca, huevos, almendras pasas y azúcar.

Para evitar incendios a bordo, quedaba bajo el estricto control de un oficial cómo y cuándo deberían apagarse los fogones para cocinar. Por la misma causa, durante la noche sólo podían permanecer encendidas las linternas de la cámara del capitán, las del santabárbara y las de proa.

Sobre el capitán del buque recaía la mayor responsabilidad. A sus muchas y variadas obligaciones Patiño dedicaba el tercer capítulo, el más largo de la Ordenanza¹⁴². Se les prohibía realizar operaciones comerciales, llevar pasajeros, pernoctar en los puertos donde atracasen, licenciar o despedir marineros y soldados.

Además de especificar las obligaciones propias del oficio y la obediencia puntual a todas las órdenes y señales que le hiciera el comandante de la escuadra, particularmente durante los combates, se ampliaban sus competencias y obligaciones. Debía llevar un diario de la navegación, controlar personalmente el apresto del buque, presenciar las recorridas y carenas y dar cuenta semanal del estado de las obras al intendente del departamento en el que éstas se llevaran a cabo, pedir informes sobre el estado y peculiaridades del buque a su anterior capitán, dar de comer en su mesa a todos los oficiales de Estado Mayor (capitanes, tenientes, alféreces y capellán), alojar según su rango a cada uno de los oficiales del buque, no malgastar la pólvora, evitar los

¹⁴² BN, Ms. 3158, *Instrucción...*, cap. III, pp. 5-17.

maltratos personales a todos los tripulantes, incluidos los de los oficiales a los subalternos, o cuidar que las voces de las maniobras se dieran en español.

Por lo que respecta a los Guardias Marinas embarcados en periodo de prácticas, como desde su ingreso en la Academia se les consideraba “gente de guerra”, se encomendaba a los capitanes la supervisión de su formación. Debían organizarles las jornadas con horas destinadas al estudio, a las maniobras, al ejercicio de las armas y prácticas de Artillería, alternando a pilotos, oficiales y artilleros en las explicaciones oportunas y en la supervisión de las prácticas. Al final del viaje el capitán debía entregar un listado dando cuenta de la conducta y aplicación de cada uno de los cadetes que hubiera tenido a su cargo.

No les estaba permitido tener navíos en propiedad, y cuando desembarcasen, una vez acabadas las campañas, debían permanecer alojados en el puerto o en el paraje que se les indicase, a la espera de nuevo destino, presentándose mensualmente en la Comisaría de Ordenación para pasar la correspondiente revista mientras no estuviera destinado en un buque de la Armada o en alguna comisión de servicio. Las licencias para ausentarse del servicio sólo las podía conceder el Ministro de Marina, a quien debían solicitarlas por escrito a través del Intendente de Marina del departamento en el que estuviesen destinados.

A continuación Patiño describía las obligaciones y actividades del resto de los oficiales de guerra: las de los tenientes y alféreces, subalternos inmediatos al capitán según la jerarquía de mandos establecida, que básicamente se resumen en dar asistencia al capitán en todo lo que éste les indicase, compartiendo con el mismo su obligación pedagógica para con los cadetes.

El capítulo séptimo regulaba lo concerniente a las guardias. Dónde, cómo, de cuántos miembros y qué graduación debían tener los soldados que formasen las compañías entrantes y salientes de los distintos turnos de guardia. En qué puntos del buque debían quedar apostados los centinelas y por dónde debían patrullar el resto. Una tercera parte de los soldados debían formar cada grupo de guardia, los cambios se harían a las cuatro de la tarde.

Los tres siguientes capítulos los dedicaba Patiño a los honores, insignias y preferencias en los saludos, para lo que estableció las equivalencias de los grados de los oficiales de Marina con los del Ejército así como con los de otras naciones: “jefe de escuadra, que es mariscal de campo de Tierra, corresponde a jefe de escuadra en otras Armadas. Capitán de navío de alto bordo, que es coronel de Tierra, corresponde a capitán de navío de la primera línea en las Armadas de otras naciones”.

Las obligaciones del piloto, contraamaestre, armero, condestable, comisario de Marina, escribano, maestre, tesorero, cirujano y capellán también quedaban minuciosamente especificadas.

El segundo capítulo más largo era el dedicado a las faltas y delitos con sus correspondientes sanciones. Así, los tripulantes que faltasen a la misa, los rezos o la doctrina, o los que injuriasen o hiciesen acciones indecentes permanecerían durante 6 días a pan y agua con los grillos puestos. En caso de ser reincidentes perderían 15 días de sueldo. Los que robasen armamento serían condenados a galeras. En este pequeño código penal redactado por Patiño los oficiales salieron mejor parados que el resto del equipaje, puesto que sólo se les castigaba con varios días de suspensión de empleo en proporción a la falta cometida. Sírvanos de ejemplo que por introducir mujeres a bordo para dormir (las visitas cortas sí estaban permitidas) los oficiales de guerra serían suspendidos de empleo durante un mes.

En el capítulo de los sueldos, estipulados en escudos de vellón para cada grado y oficio, quedaron sistematizadas las correspondientes tablas¹⁴³. A todos los oficiales con mando de un buque se les descontarían 8 maravedíes por escudo de los que se les pagaban para dar la mesa al resto de oficiales en concepto de contribución a los gastos de los hospitales de la Marina.

Disciplinar la vida a bordo de los oficiales de guerra como si de un regimiento del Ejército se tratara, evitando los usos y excesos de siglos precedentes era el objetivo de la Ordenanza. Patiño fue consciente de que no era tarea que se hiciera de un día para otro: había que esperar a que la experiencia fuera decantando las cuestiones que eran mejorables hasta conseguir que las dotaciones de los navíos del rey se compusieran de marinos, cuya imagen se pareciera lo menos posible a la de los viejos marinos-comerciantes de siglos pasados. Esto sería más fácil a medida que al Cuerpo General se fueran incorporando jóvenes que hubieran seguido con éxito un período de formación académica, militar y marinera en la Academia de Guardias Marinas creada para ello.

Precisamente para asegurar esa cantera tan necesaria de oficiales bien preparados que fueran engrosando el Cuerpo General, remediando tanto la crónica escasez de marinos como su falta de disciplina y preparación militar y marinera, se creó un Cuerpo profesional, estable y militarizado, integrado por

¹⁴³ *Ibíd.* Los sueldos mensuales estipulados en escudos de vellón según las graduaciones fueron: para los capitanes generales 500, para los tenientes generales 350, para un jefe de escuadra 250. Estos sueldos se duplicaban para dar la mesa al resto de oficiales embarcados. A un capitán de navío le correspondían 85 escudos y 150 para la mesa, a los capitanes de fragata 60 y 110 para la mesa, a los tenientes de navío 40 escudos, a los tenientes de fragata 30, a los alféreces de navío 25 y a los alféreces de fragata 20 escudos.

jóvenes nobles que debían seguir con éxito un programa de formación académica, militar y marinera en una academia creada al efecto. A esta intención responde la orden impartida a Patiño de crear una Academia militar de Marina para la formación de Guardias Marinas¹⁴⁴.

De hecho, desde la Corte previamente se había dado el primer paso para la creación de la Compañía de Guardias Marinas¹⁴⁵. Andrés de Pez, presidente de la Junta de Marina encargada por Alberoni de llevar a cabo las reformas necesarias para crear la Real Armada, había enviado a finales de 1716 a los delegados de distintas provincias marítimas las instrucciones para la selección de los futuros cadetes. En noviembre de ese año el capitán general de Guipúzcoa, príncipe de Campoflorido¹⁴⁶, comunicó a la nobleza de Guipúzcoa la orden que había recibido del rey de formar una compañía de jóvenes cadetes de entre catorce y diez y ocho años, hijos de marinos y

¹⁴⁴ AGS, SM, leg. 80. AGI, Contratación, 4.889. Patiño redactó en mayo de 1717 una primera Ordenanza provisional: "Instrucción de lo que deben observar los Guardia Marinas o Cadetes que se embarcan en los Navíos, y deberá servir de Ordenanza hasta tanto S.M. mande publicar las que generalmente habrán de observar". PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 97.

¹⁴⁵ BLANCA CARLIER, J. M.: "La escuela naval militar: su origen histórico" en *Revista de Historia Naval*, nº 32, 1991, pp. 11-44.

¹⁴⁶ Luis Reggio Branciforte Saladino y Colonna, príncipe de Campoflorido (1678-1757), había conseguido hacer un fulgurante "cursus honorum" comprando, durante el virreinato del Carlos Felipe Spínola, marqués de los Balbases (1707-1713), la Grandeza de España por 2.000 doblones y el grado de coronel por 2.000 escudos, así como otras plazas de racional para sus familiares y amigos. Siendo general de la escuadra de Galeras de Sicilia vino a Madrid en 1712 por la cesión de la isla al duque de Saboya. En la Corte madrileña consiguió la confianza de los reyes maniobrando como garante de una entrega pacífica de Sicilia. En España organizó tropas a cambio de dirigir un nuevo proceso de venta de cargos, iniciando así una fructífera carrera. Fue capitán general de Guipúzcoa (1715-1719), gobernador de Ceuta (1719-20), capitán general de Valencia (1723-37), embajador de España en Venecia (1737-40) y embajador en Francia (1740-46). Con la llegada de Fernando VI al trono cayó en desgracia y se retiró a Sicilia. ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, A. "¿El final de la Sicilia española? Fidelidad, familia y venalidad bajo el virrey, marqués de los Balbases (1707-1713)", en ÁLVAREZ-OSSORIO, A., GARCÍA GARCÍA, B. J. y LEÓN, V.: (eds.), *La pérdida de Europa. La guerra de Sucesión por la Monarquía de España*, Madrid, 2007.

oficiales del Ejército pertenecientes a la nobleza, para formarse como marinos de guerra de la Real Armada¹⁴⁷.

Se había previsto que ese primer contingente de caballeros cadetes reclutado en Guipúzcoa hiciese su primer embarque en los navíos de línea que se estaban construyendo en Pasajes para la Armada bajo la dirección de Antonio Gaztañeta. En ellos navegarían hasta Cádiz, donde pasarían a engrosar las dotaciones de la Armada de Levante que Patiño estaba aprontando para la campaña destinada a la reconquista de Cerdeña y Sicilia.

De hecho, en la Corte despertó gran expectación el que en esa escuadra de guerra se embarcara por primera vez un contingente de cadetes guardiamarinas¹⁴⁸, para realizar sus primeras prácticas de navegación, ya que en los pocos meses de existencia de la Academia apenas habría dado tiempo a instruirlos¹⁴⁹.

Es sorprendente con cuánta diligencia se pudo formar este primer contingente de cadetes procedentes en su mayoría del norte de España, ya que apenas tres meses después de enviada la carta del capitán general de Guipúzcoa a la nobleza guipuzcoana, comunicándoles la Real Orden de constituir la Academia, los jóvenes ya habían sido seleccionados y a finales de enero se comunicaba la lista de admitidos. Una semana después, el 7 de febrero de 1717, se tomó asiento a los nuevos cadetes¹⁵⁰, siendo uno de ellos el príncipe Yacci, Esteban Carlos Reggio, hijo del propio príncipe de Campoflorido¹⁵¹.

¹⁴⁷ AMN, Ms. 580, fols. 141-142, San Sebastián, 28 de noviembre de 1716, carta del Príncipe de Campoflorido, capitán general de Guipúzcoa a la nobleza guipuzcoana: "...Habiendo el Rey (...), con motivo de haber dado principio al establecimiento de su Real Marina resuelto establecer en ella un número de Cadetes, hijos de oficiales que hayan servido en la Marina o en los oficios de Tierra (...) o hijos de personas nobles, y que unos y otros sean de edad desde catorce hasta diez y ocho y no más, a fin de que empezando desde luego a servir en los bajeles, se instrúan en ellos y en las Academias o Seminarios que se les destinare de las circunstancias que deben ocurrir en un buen Oficial de Marina, para que los que más se aventajaren sean promovidos a los empleos vacantes (...) lo paso a la noticia de Vuestra Señoría en virtud de las Reales Órdenes con que me hallo, para que puedan, los que tuvieren el ánimo hecho a servir a SM en la mar con el referido carácter de cadete y el goce de 10 escudos de vellón de sueldo al mes, ración y media de Armada en cada uno de los días que estuvieran embarcados (...) ocurran a mí con los papeles que justifiquen su edad, servicios y grados de sus Padres (..) para que examinados pueda yo proponerlos a SM a fin de que elija a los que tuviere a bien, previniendo a V.S. que el fin es que empiecen a servir en estos bajeles que se están aprestando, haciendo su primer viaje a Cádiz y darles los despachos firmados de la Real Mano para que se les formen sus asientos y queden admitidos al servicio..."

¹⁴⁸ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 135-136.

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 136.

¹⁵⁰ AMN, Ms., 1292.

¹⁵¹ DE LA GUARDIA, R.: "Vicisitudes de las dos primeras promociones de Caballeros Guardias Marinas", *Revista General de Marina*, NÚMERO 1977, pp. 267-291. (p. 273).

Este núcleo de la primera promoción de cadetes embarcó en febrero en Pasajes en los cuatro navíos nuevos de la Armada, navegando al mando del teniente general Antonio de Gaztañeta hasta Cádiz, donde arribaron el 22 de marzo. Una vez que desembarcaron, sentaron plaza en las listas de la Compañía y pasaron al lugar que Patiño había seleccionado como su sede. Dado que en estos años iniciales de funcionamiento, los ingresos de cadetes no se efectuaron en bloque anual o semestralmente, en las semanas siguientes fueron llegando jóvenes a Cádiz, procedentes de distintas provincias que cubrieron las plazas existentes hasta completar los 129 que constituyeron la primera promoción¹⁵².

Todos ellos obtuvieron su asiento en el listado de la Compañía, y a finales de mayo fueron repartidos entre los navíos que formaron la escuadra de la Armada de Levante, pasando a formar parte de sus respectivos equipajes en el que fue su bautismo de fuego: la toma de Cerdeña. En esta campaña la Compañía de Guardias Marinas actuó por primera vez como una unidad militar al mando de su alférez, Juan José Navarro, el futuro marqués de la Victoria. Entre junio y diciembre de 1717, se produjeron en Cádiz 55 nuevos asientos de jóvenes cadetes, que en mayo de 1718 se embarcaron en los navíos que participaron en la expedición a Sicilia, donde fallecieron los primeros seis guardiamarinas a consecuencia de las heridas de los combates.

Mientras los delegados navales provinciales seleccionaban a los futuros cadetes, Patiño había organizado en Cádiz la que fue la primera sede de la Academia para que pudiera empezar a funcionar en cuanto comenzaran a llegar los futuros oficiales, y en mayo tuvo redactadas las primeras ordenanzas provisionales que debían observar los guardiamarinas¹⁵³. Un año más tarde, a pesar de encontrarse participando en la campaña de la conquista de Cerdeña, promulgó otras nuevas Ordenanzas a las que se fueron añadiendo nuevas

¹⁵² GUILLÉN TATO, J.: "La primera promoción de Caballeros Guardias Marinas", *Revista General de Marina*, NÚMERO 1961, pp. 725-733. El mayor número de cadetes lo dio Andalucía con 55 cadetes, seguido de Guipúzcoa y Navarra con 39, Castilla con 12, Italia con 7, Cataluña, Galicia y Baleares con 3, América con 2 y Francia, Irlanda, Extremadura y Murcia con uno respectivamente. Todos eran hidalgos, hijos de militares españoles y su edad media fue de 16 años.

¹⁵³ AGI, Contratación, leg. 4.889, citado en PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 97.

disposiciones a medida que el funcionamiento de la Compañía de Guardias Marinas las fue necesitando¹⁵⁴.

Como primer director de la Academia Patiño nombró a Francisco de Orbe, Piloto Mayor de la Casa de la Contratación, encargado también de impartir Matemáticas¹⁵⁵. La Compañía de guardiamarinas la dirigían un capitán, Luís Dormay, un teniente, José Martín, un alférez, Juan José Navarro, y varios brigadieres, quienes fueron los primeros mandos militares e instructores.

Para ingresar en ella los aspirantes además de ser hidalgos debían tener entre 12 y 18 años y saber leer y escribir. Patiño había previsto en su Instrucción que durante los seis años que durase su formación académica y militar estudiaran matemáticas, náutica, cosmografía, maniobras, artillería, construcción naval y danza. Pero lo cierto es que ya desde los primeros años el propio Patiño constató y denunció en un informe que no se cumplían los objetivos académicos¹⁵⁶. En parte porque se partió de un nivel cultural muy bajo, al que se sumó el rechazo de los cadetes a los estudios técnicos y de las matemáticas. Pero sobre todo porque Patiño, en la Ordenanza que regía el Cuerpo, no estableció claramente la jerarquía de mando, dando lugar a un conflicto jerárquico entre lo castrense y lo académico que privó al director de la Academia de la autoridad necesaria para imponer disciplina a los cadetes en sus estudios y a los maestros en sus obligaciones académicas, ya que los primeros por su condición castrense y los segundos por su mayor graduación se negaron a aceptar sus órdenes. El propio director de la Academia denunció estas dificultades en reiteradas ocasiones aunque para él la causa decisiva del escaso aprovechamiento de los estudios de la mayoría de los cadetes fueron sus prolongados embarques¹⁵⁷.

En cualquier caso, el conflicto jerárquico interno de la institución repercutió negativamente en la formación académica de los oficiales que fueron

¹⁵⁴ AGI, Contratación, leg. 4.889, "Instrucción de lo que deben observar los Guardia Marinas o cadetes que se embarcan en los navíos y deberá servir de Ordenanza hasta tanto que S.Mag. mande publicar las que generalmente habrán de observar". Esta primera Ordenanza redactada por Patiño el 20 de mayo de 1717 fue modificada al año siguiente por otra datada el 15 de abril de 1718: "Instrucción para el gobierno, educación, enseñanza y servicio de los Guardia Marinas y obligación de sus Oficiales y Maestros de facultades", AMN, Ms. 1181. Durante los años siguientes Patiño siguió promulgando nuevas disposiciones y modificaciones relacionadas con el funcionamiento de la Academia y formación de los Guardias Marinas. Cfr. AMN, Ms. 2.423.

¹⁵⁵ Ante los decepcionantes resultados académicos, Patiño, en 1722, nombró un nuevo profesor de matemáticas: Pedro Cedillo, hasta entonces profesor del Colegio de San Telmo. Cedillo sustituyó a Orbe en la dirección de la Academia a partir de 1728.

¹⁵⁶ LAFUENTE, A. y SELLES, M.: *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid, 1988, pp. 61-62. En especial los capítulos II y III están dedicados a la evolución de la enseñanza en la Academia.

¹⁵⁷ *Ibidem*, pp. 53-56.

saliendo de la academia durante la primera mitad del siglo, a pesar de los intentos de Patiño para mejorar las enseñanzas impartidas en la Academia.

La parte práctica de su formación la realizaban los guardiamarinas embarcados en buques de la Armada, participando junto al resto de la tripulación de todas las actividades del navío, con la obligación de proseguir con sus clases teóricas y estudios de náutica bajo la supervisión del piloto del buque. El único privilegio que disfrutaron fue el del alojamiento, acorde con su condición de futuros oficiales.

La dura prueba que supusieron para los jóvenes cadetes la dureza de la vida a bordo, las frecuentes enfermedades, la exigencia de los estudios y la instrucción militar, fueron las causas de que muchos de ellos causaran baja en el servicio o solicitaran formalmente poder pasar a servir en el Ejército¹⁵⁸.

Debido a su pertenencia al estamento militar desde su ingreso en la Academia, además de redactar Ordenanzas específicas para su Cuerpo, Patiño dedicó el capítulo VI de las Ordenanzas del Cuerpo General a describir sus obligaciones cuando estuvieren a bordo de un navío. En ellas se les consideraba “gente de guerra”, por lo que tenían las mismas obligaciones que cualquier oficial del Cuerpo general embarcado, haciendo sus turnos de guardia, tomando las armas al toque de zafarrancho de combate, o acudiendo a la plaza de armas del alcázar.

En el caso de fallecer todos los oficiales de guerra, la ordenanza contemplaba la entrega del mando del buque al guardiamarina más antiguo, asistido por el piloto y el contra maestre.

Lamentablemente las disposiciones tomadas durante la primera mitad del siglo para garantizar la formación de los futuros oficiales de guerra no tuvieron éxito, y los oficiales que fueron saliendo de la Academia no respondieron al perfil proyectado por Patiño. Ni la noble cuna exigida a los aspirantes, ni la prestancia física ni el bonito uniforme que se les entregó¹⁵⁹, consiguieron improvisar buenos marinos como soñó Felipe V al inicio de la campaña de Cerdeña en 1717¹⁶⁰. La formación de un buen marino de guerra

¹⁵⁸ DE LA GUARDIA, R.: “Vicisitudes...”, pp. 267-291. A los 9 años de la existencia de la Compañía, de los 184 cadetes que habían ingresado en 1717, 150 habían causado baja por distintas razones la mayoría alegó falta de afición o de salud y solicitó su paso al Ejército.

¹⁵⁹ AMN, Ms. 580, fols., 141-142, carta del capitán general de Guipúzcoa, príncipe de Campoflorido a la nobleza de Guipúzcoa, San Sebastián, 28 de noviembre de 1716: “El vestuario que ha de darse de dos en dos años, que ha de ser mejor que el de la Infantería para que los Cadetes se distingan entre ella misma, costeando la Real hacienda el gasto de los primeros vestidos con que entraren a servir, para que a los dos años siguientes se les puedan dar vestidos nuevos con lo que para ello se retuviere de sus sueldos”.

¹⁶⁰ *Ibidem*. “S.M. está en grandísima curiosidad de saber el número de guardias marinas que se pondrán sobre la escuadra y si son mozos y bien vestidos”.

requería varios años de mucho estudio, entrenamiento y prácticas de navegación, todo ello dentro de la disciplina militar. Requisitos muy exigentes que sólo podían abordarse con éxito con altas dosis de inteligencia y perseverancia, cualidades que, lamentablemente, no se exigían para ingresar en la Academia. Esto explica por sí solo que la eficacia del nuevo cuerpo de oficiales formado por guardiamarinas no respondiera a las expectativas, persistiendo hasta bien entrada la segunda mitad del siglo tanto la escasez de oficiales como su deficiente preparación académica como una de las principales preocupaciones de los sucesores de Patiño en la Secretaría de Marina durante todo el siglo.

En este sentido, aunque supone un importante salto cronológico en nuestra exposición, aportamos dos ejemplos protagonizados por dos personajes especialmente relevantes en nuestro trabajo. Con el objetivo de mejorar la formación de los futuros mandos de la Armada, el marqués de la Ensenada llevó a cabo el intento más señalado, nombrando durante su ministerio (1746-1754) a Jorge Juan director de la Compañía de guardiamarinas, concediéndole plenos poderes para reformarla. Jorge Juan, entre 1753 y 1756 llevó a cabo una profunda reforma tanto de la estructura de la Academia como de los planes de estudio y cuadro de profesores, con la finalidad de proporcionar una oficialidad instruida y de hacer de la Academia un centro del saber científico:

Mis propuestas siempre han sido bajo el supuesto de que los oficiales del Cuerpo no sólo convienen que sean inteligentes en las matemáticas, sino perfectamente matemáticos, sabios en estas ciencias y aún los mejores sujetos que en este asunto tenga V.M. en el reino¹⁶¹.

Sus propósitos, sin embargo, chocaron con la opinión de los miembros más destacados del Cuerpo General, que consideraron desmesurado exigir tanta preparación científica a cadetes y jóvenes oficiales cuando lo que debía exigírseles era una mayor maestría en las maniobras navales. Como manifiestan Lafuente y Sellés, lo cierto es que, por causas del funcionamiento interno de la Academia, los cadetes nunca recibieron la formación prevista ni en el plano teórico ni el práctico. Precisamente la escasa habilidad demostrada por muchos jóvenes oficiales cuando se les entregó el mando de un buque,

¹⁶¹ AGS, SM, leg. 98, Representación de Jorge Juan al Rey, Ferrol, 1 de agosto de 1761, citando en LAFUENTE, A. y SELLÉS, M.: *El observatorio...*, p. 105. El proyecto de Jorge Juan y su evolución en pp. 83-113.

contribuyó a consolidar la corriente que propugnaba mayor dedicación a la práctica marinera que a los estudios teóricos¹⁶².

Con la llegada de Julián de Arriaga al ministerio de Marina en 1754 la opinión de los viejos oficiales del Cuerpo General fue ganando terreno. Él mismo careció de formación académica, laguna que compensó con la sólida formación marinera adquirida en Malta, lo que, como al resto de los marinos de su generación, le permitió desempeñar una larga carrera como oficial de Marina, lo que explica que, siendo ya ministro de Marina, considerara como la mayor carencia de los jóvenes oficiales salidos de la Academia su escasa práctica y habilidad en la maniobra y estrategia naval. Para mejorar este vacío formativo ordenó en 1756 al marqués de la Victoria, entonces director general de la Armada, que se embarcaran guardiamarinas en todos los navíos de guerra de las escuadras que se destinaban permanentemente a hacer el corso tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo:

Director: que para que se habiliten los Guardias Marinas en la práctica de la navegación no se limite el número de las brigadas que se embarquen y sea según le propusiese el comandante del cuerpo a proporción de los que, pasados sus estudios, estén hábiles para el efecto. Bien entendido que esto sea en los conocidos destinos de corso de Europa. Y que cuando se restituye o entra por acaso escuadra o navío en el puerto se puedan desembarcar unos y reemplazar otros según lo gradúe conveniente por informes del mismo comandante¹⁶³.

Esta determinación no fue óbice para que también apoyara a Jorge Juan en su función de director de la Academia, concretamente autorizando las solicitudes que más trascendencia tuvieron para la formación académica de los cadetes, como la autorización de imprimir sus propios manuales para la enseñanza o el sostenimiento de un certamen de Matemáticas destinado a fomentar los estudios científicos entre los guardiamarinas:

...Pídame de oficio V.S. el nombramiento en blanco, proponiéndome el certamen y lo enviaré como respuesta. (...) Soy de dictamen no perjudique al que más sobresalga el que nunca haya embarcado, sería faltar a la buena fe del fin del certamen. Lo que sí es menester que para

¹⁶² *Ibidem*, pp. 106-107.

¹⁶³ AGS, SM, leg. 96, carta-orden de Arriaga al director general de la Armada, marqués de la Victoria, Aranjuez, 18 de mayo de 1756.

éste no admita V.S. a ningún individuo cuya conducta no sea la más regular¹⁶⁴.

No obstante, a pesar de que Arriaga secundó puntualmente los requerimientos de Jorge Juan, durante su ministerio faltó el firme y decidido apoyo institucional para resolver la tensión en torno a la formación de la oficialidad y la conquista del equilibrio entre las enseñanzas prácticas y teóricas. Y tampoco ni el director de la Academia ni los profesores seleccionados por el mismo se entregaron a su tarea docente con el ímpetu requerido. Por último, hay que tener en cuenta otro factor determinante en el poco éxito del proyecto docente: el importante aumento de navíos durante el ministerio de Arriaga se acompañó de una creciente necesidad de oficiales para mandarlos, que en ocasiones forzó la reducción de los estudios. Hubo que esperar hasta 1771 para que Arriaga pidiera formalmente al director general de la Armada, el anciano marqués de la Victoria, que propusiera soluciones¹⁶⁵. Casualmente, el teniente general Andrés Reggio, príncipe Yacci, el primer joven que había sentado plaza de Guardia Marina el 7 de febrero de 1717, convertido en 1773 en su sucesor en la Dirección General de la Armada, fue el que, haciendo suyas las soluciones aportadas por su antecesor poco antes de morir las llevó a la práctica.

Damos ahora un salto atrás en el tiempo para volver con nuestros oficiales de Marina. La importante novedad que supuso la creación del Cuerpo general durante las primeras décadas de su creación fue la de ofrecer a muchos marinos de caza y braza la posibilidad de ingresar en un Cuerpo de élite. Como había que esperar muchos años para que la Academia de Guardias Marinas aportara los oficiales que el Cuerpo necesitaba para sus escuadras, a aquellos marinos vocacionales sin formación académica pero con una sólida práctica marinera se les ofreció una oportunidad de oro, y si además de marinos solventes eran nobles o caballeros de la Orden de Malta tenían garantizado su particular *cursus honorum* dentro de la jerarquía de la Marina. Uno de esos marinos que vio la oportunidad que tenía ante sí y la supo aprovechar fue precisamente el joven Julián de Arriaga.

Para completar el cuadro de oficiales profesionales de la Armada, Patiño, dentro de la intensa actividad desplegada durante los primeros meses

¹⁶⁴ AGS, SM, leg. 98, doc. 51, Arriaga a Jorge Juan, s.f.

¹⁶⁵ AGS, SM, leg. 96. El legajo contiene la solución enviada a Arriaga por el marqués de la Victoria, Isla de León, 18 de octubre de 1771.

de 1717, creó los Cuerpos de Infantería y de Artillería de Marina, respondiendo a la necesidad de dotar a la Marina de tropas propias profesionalizadas y entrenadas en la defensa de navíos y puertos, manejo de la artillería y del armamento y que estuvieran habituadas a la navegación. Tanto los *Batallones de Marina* como las *Brigadas de Artillería* fueron dotados de Ordenanzas que les permitieron empezar a funcionar¹⁶⁶. Ordenanzas que, como había ocurrido con las promulgadas para los cuerpos de la oficialidad de guerra, tuvieron que ser reformadas posteriormente, incluyéndose aquellos puntos que por la premura de esta primera fase creadora y por la falta de experiencia no se pudieron prever y que la propia experiencia del funcionamiento se encargó de poner al descubierto¹⁶⁷.

Con el fin de sustituir a los soldados de los Tercios que habían formado tradicionalmente la tropa de las guarniciones de los navíos, y de dotar a la Armada de un cuerpo unificado de soldados propios, en marzo de 1717 se creó el *Cuerpo de Batallones*. Inicialmente lo formaron dos batallones de seiscientos hombres, repartidos en seis compañías de cien. Cada compañía se formó con setenta y dos soldados, un capitán, un teniente, diez y seis cabos, diez sargentos un tambor y un pífano. Las compañías estuvieron al mando de su capitán cuando se encontraron a bordo de algún navío, pero cuando constituyeron la guarnición de alguna plaza fuerte o puerto quedaron sometidas a las órdenes del gobernador de la plaza¹⁶⁸.

A medida que la Armada dispuso de más buques Patiño aumentó el número de batallones y el de los soldados que los compusieron que, sin embargo, siempre fueron insuficientes para las tareas defensivas que se les encomendaron, padeciendo muy especialmente este Cuerpo una enorme deserción que los comandantes de navíos y escuadras denunciaron reiteradamente en su correspondencia con la Secretaría de Marina.

Como complemento de los *Batallones* Patiño creó simultáneamente las *Brigadas de Artillería de Marina*, sometiendo ambos Cuerpos a la jurisdicción privativa de la Armada. Inicialmente creó una compañía dividida en dos brigadas de sesenta hombres: treinta y cuatro artilleros, ocho bombarderos, seis sargentos, seis primeros cabos y seis segundos que quedaron al mando de un comisario de Marina con el grado de capitán. El número de brigadas y el

¹⁶⁶ RAH, Ms., 9/5522. "Instrucciones para la formación y establecimiento de los Batallones de Marina en carta del Señor D. Miguel Fernández Durán de 28 de abril de 1717". AMN, Ms, 2149. "Ordenanza para la creación de las brigadas de Artillería de Marina de 6 de mayo de 1717" en AMN, Ms, 2151. AMN, ms. 2.147, f. 37-38. Citada en PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, pp. 101 y 103. OZANAM, D.: "La política exterior...", pp. 473-474.

¹⁶⁷ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, pp. 102, 104.

¹⁶⁸ *Ibidem*, pp. 101-102

de sus componentes, como ocurrió con el de los batallones, fue aumentando con los años, de modo que al final del ministerio de Patiño, en 1736, ya había seis brigadas con 484 hombres¹⁶⁹.

Finalmente, y para completar el nuevo cuadro de todo el personal al servicio de la Armada, Patiño, también en marzo de 1717, agrupó a todos los oficiales que realizaban tareas administrativas a bordo de los navíos, fundamentalmente escribanos y maestros, en el que sería poco después el *Cuerpo de Ministerio de Marina*, dotando también a este embrión del futuro Cuerpo administrativo de unas primeras Ordenanzas¹⁷⁰.

Antes de partir hacia la Corte, en junio de 1717, donde había sido llamado por Alberoni, Patiño aún tuvo tiempo de aglutinar a ese embrión inicial con todos aquellos funcionarios que trabajaban en la administración de la Armada en tierra, estructurando a veedores, tenedores y contadores bajo la dirección de un Intendente de Marina en el Cuerpo de Ministerio, al que posteriormente, en 1725, dotó de sus correspondientes Ordenanzas.

Al *Cuerpo de Ministerio*, como se denominó en adelante al conjunto del personal que trabajó en la administración de la Marina tanto a bordo de los navíos de la Armada como en cada uno de los Departamentos Marítimos, se fueron incorporando muchos de los antiguos veedores, tenedores y contadores de las distintas Armadas, así como muchos nuevos funcionarios, que fueron asumiendo el incremento de trabajo administrativo que generó el crecimiento de la institución¹⁷¹.

En las ordenanzas de 1725, un importante cuerpo legal redactado por Patiño, quedaron definidas las normas para el régimen económico de la Armada así como las competencias de todos los integrantes del Cuerpo de Ministerio¹⁷².

¹⁶⁹ Ibídem, pp. 103-104. El 28 de enero de 1718 se creó una tercera brigada de Artillería. AMN, Ms. 2151, doc. 4, fol. 56-59. ACEDO CERDÁ, M.: *El Real Cuerpo de Artillería de la Armada*, Madrid, 1970.

¹⁷⁰ AGI, Contratación, leg. 4.889, "Instrucción que han de observar los escribanos y Maestros de los Bajeles, Fragatas y demás Navíos y embarcaciones de la Armada Real". AGS, SM, leg. 134.

¹⁷¹ Patiño redactó una primera Instrucción provisional que se publicaron el 14 de julio de 1717 para aglutinar en el "Cuerpo de Ministerio" a todos los oficiales al servicio de la Marina. El 1 de enero de 1725 se publicaron las definitivas: *Ordenanzas e Instrucciones generales formadas de Real Orden de lo que se debe observar por los Intendentes y demás Ministros de Marina y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivo al empleo y encargo de cada uno para la mejor administración de la Real Hacienda y cuenta y razón de ella*. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 109.

¹⁷² PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 109.

Los antiguos empleos quedaron refundidos en los de comisario ordenador, comisario de guerra y de provincia, contador de navío y de fragata, tesorero, oficiales primeros, segundos y supernumerarios según las funciones que ejercieran y si lo hacían embarcados o en tierra. Todos ellos quedaron supeditados a las órdenes inmediatas del Intendente de Marina de cada departamento Marítimo¹⁷³.

No podemos olvidar, que detrás de esta estricta separación de funciones estaba la firme intención de fiscalizar, centralizar y controlar las finanzas de la Marina, una de las principales responsabilidades del Intendente General y de los intendentes de Marina de cada departamento. A ese férreo control del aparato financiero se sumó, además, el de todo el personal, militar y civil, adscrito a cada departamento.

Para llevar a cabo las funciones controladoras y fiscalizadoras, también en 1717, Patiño creó dos organismos: la Comisaría de Ordenación y la Contaduría de Marina, desde las que respectivamente se llevaron a cabo tanto la ordenación y control de todo el personal de la Armada como la cuenta y razón y los pagos efectuados en los departamentos marítimos. Esto significó que los militares, a efectos administrativos, también quedaron sometidos al control de los intendentes, comisarios ordenadores y contadores o tesoreros. Ni un solo hombre, ni un pago, ni un contrato o asiento con proveedores podían quedar fuera de su control¹⁷⁴.

Los oficiales que trabajaron en la Comisaría de Ordenación empezaron a realizar asientos de todos los individuos que formaban los distintos cuerpos de la Armada, según las clases, sus destinos, embarques y períodos de licencias en "libros de asientos". En libros específicos se recopilaron y anotaron todas las órdenes del rey y del intendente de Marina¹⁷⁵. Del mismo modo se procedió en la Contaduría de Marina con todas las entradas de dinero desde la Secretaría de Marina y todos los pagos efectuados.

La creación de este nuevo Cuerpo profesional para la administración de la Armada respondió a la intención de Patiño de separar el ámbito militar del organizativo y financiero, creando dos cuerpos diferenciados e independientes de funcionarios. Él mismo perteneció al Cuerpo de oficiales del Ministerio. Al hacer el reparto de competencias para ejercer las funciones controladoras de la administración de la Marina, y en especial las del personal y aparato económico, entregó a oficiales del Cuerpo de Ministerio de su confianza todos

¹⁷³ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española...*, p. 42.

¹⁷⁴ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, pp.110-111.

¹⁷⁵ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 109.

los cargos que creó relacionados con la administración, financiación y gestión de las bases navales y de los nuevos arsenales.

La desigualdad de competencias en la gestión de la Marina entre ambos cuerpos profesionales la trasladó tanto al ámbito de los sueldos (un marino de guerra del Cuerpo General en tierra cobraba menos que un funcionario del Ministerio) como al ámbito social y protocolario¹⁷⁶, por lo que no es extraño que estas desigualdades dieran lugar a una lucha interna entre los miembros de ambos Cuerpos de funcionarios, que los enfrentó durante todo el siglo¹⁷⁷.

Las consecuencias de ese enfrentamiento se hicieron patentes en las tareas cotidianas y fueron quedando reflejadas en algunos de los trabajos sobre la Marina a medida que estos empezaron a publicarse. Sírvanos de ejemplo las palabras de Sesma: “Por falta de los conocimientos del arte, ni los acopios se hacían cuando y como convenía, ni los buques tenían sus repuestos según necesitaban..., ni las embarcaciones se surtían de los pertrechos que requería su armamento. Así (...) siempre que era menester proceder al armamento de algún buque, se ejecutaba con sumo retardo, sirviéndose de los efectos de uno para pertrechar al otro”¹⁷⁸.

No obstante, a lo largo del siglo, cada vez fueron más los marinos que poco a poco empezaron a desempeñar cargos administrativos relevantes y decisivos para el control de la Armada, ampliando las funciones que desempeñaron. Este cambio a favor del Cuerpo General quedó sancionado a raíz de la promulgación de las ordenanzas de 1748, en las que se les otorgaba mayores competencias, y se consolidó a lo largo del ministerio de Arriaga, que fue el primer marino de guerra que accedió al ministerio.

El cuadro de los distintos cuerpos profesionales del personal al servicio de la Armada, tanto en la administración como a bordo de los navíos de guerra, quedaría incompleto sin referirnos a la marinería, el colectivo que formaba las dotaciones de los buques mercantes y de guerra y que se agrupaba en una

¹⁷⁶ BN, Ms. 3158, A.M.N. Ms. 9419, *Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España...*, cap. III, p. 13-14: “...los comisarios ordenadores de Marina serán alojados inmediatamente después del comandante, con preferencia a todos los oficiales que estén a bordo”.

¹⁷⁷ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, pp. 35 y 42. OZANAM, D.: “La política...”, p. 480-482. Sobre la rivalidad entre la pluma y la espada consultar: CASTELLANOS, J. L. (ed.), *Sociedad, Administración y poder en la España del Antiguo Régimen*, Granada, 1996. CASTELLANOS, J. L., DEDIEU, J. P., LÓPEZ CORDÓN, M. V. (eds), *La pluma...*,

¹⁷⁸ A. DE SESMA: Memoria sobre los diferentes estados de la Marina española y su respectiva influencia en la prosperidad nacional, escrito en el año de 1.806, Madrid, 1886, p. 17, citado en OZANAM, D.: “La política...”, p. 567.

institución conocida como *Matrícula de Mar*¹⁷⁹. Su reclutamiento se había intentado regularizar sin éxito durante los reinados de Felipe III y Felipe IV. En 1718 el director del astillero de Guarnizo, Antonio de Gaztañeta, había propuesto a la Diputación guipuzcoana la publicación de un reglamento para que la Diputación pudiera movilizar a los inscritos en los libros de cofradías de mareantes cuando la Marina necesitase dotaciones, siendo obligatoria la inscripción para ejercer los oficios de la mar, pesca y marinería fundamentalmente. Como compensación los inscritos quedaban exentos de las levas para el Ejército¹⁸⁰.

En agosto de 1726 Patiño intentó generalizar este reglamento a toda la península a través de la *Real Orden de preeminencias concedidas a la gente matriculada e Instrucción para el establecimiento de Comisarios de Marina*¹⁸¹, que reguló las obligaciones de estos funcionarios, destinados básicamente a asegurar un reclutamiento regular de marineros para la Armada y gente de maestranza para los arsenales, así como a proveer las materias primas demandadas para la actividad de los arsenales. Las disposiciones de este nuevo reglamento no se cumplieron por las numerosas deserciones que provocó la escasez de privilegios para los matriculados, porque no se nombraron suficientes comisarios y las reclutas las hacían funcionarios poco especializados y porque no se definieron claramente las condiciones para establecer las matrículas. De hecho Patiño reiteró en muchas ocasiones la orden de cumplir lo dispuesto en la Instrucción de agosto de 1726¹⁸².

¹⁷⁹ Una completa referencia de trabajos dedicados al estudio de la *Matrícula de Mar* en FERNÁNDEZ DÍAZ, R. y MARTÍNEZ SHAW, C.: "Las revistas de inspección de la matrícula de mar en el siglo XVIII" p. 243, nota 6, en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed) *El derecho y el mar*, Granada, 1995, pp. 241-271. MÜHLMANN, R.: *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975. LÓPEZ MIGUEL, O. y MIRABET CUCALA, M.: "La institucionalización de la matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza", en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.) *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 217-239. ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C.: "El reclutamiento de gente de mar: las matrículas de 1607 y 1625", *IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional "Canarias y el Atlántico, 1580-1648"*, coordinado por A. DE BETHENCOURT MASSIEU, 2001, pp. 651-694. MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: "La introducción de la Matrícula de Mar en Indias" en MARTÍNEZ SHAW, C. y OLIVA MELGAR, J. M. (eds.): *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2005, pp. 271-284. RAHN PHILLIPS, C.: "Naval Recruitment and Basque Resistance in Early Modern Times", *Itsas, Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País vasco*, 5, 2006, pp. 173-185. El trabajo más reciente y completo sobre el tema es el magnífico estudio de VÁZQUEZ LIJÓ, J. M.: *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2007.

¹⁸⁰ OZANAM, D.: "La política...", p. 475.

¹⁸¹ AGS, SM, leg.276, R.O. del 29.8.1726, citada en R. FERNÁNDEZ DÍAZ Y C. MARTÍNEZ SHAW, "Las revistas de inspección..." p. 245. LÓPEZ MIGUEL, O. y MIRABET CUCALA, M.: "La institucionalización...", pp. 217-239.

¹⁸² *Ibidem*, p. 246. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 124.

2.3 La reconstrucción material de la Marina.

Otra de las tareas que se encomendaron a Patiño fue el traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Sevilla a Cádiz, decisión que se dispuso mediante decreto el 8 de mayo de 1717 firmado por el entonces secretario de Marina e Indias, Miguel Fernández Durán¹⁸³, pero que, como indicó el propio Patiño, ya se había adoptado junto con otras medidas reformadoras, en las diferentes Juntas de Marina presididas por Andrés de Pez a lo largo de 1716¹⁸⁴.

El traslado¹⁸⁵ se hizo, además de por cuestiones de carácter organizativo del comercio ultramarino que no vienen al caso, con vistas a crear un primer gran departamento Marítimo que permitiera el control de toda la actividad naval, tanto la militar como la comercial. En la nueva base naval gaditana, además de albergar permanentemente la base de los buques de la Marina de guerra y de quedar convertida en el puerto cabecera de las flotas y galeones a Indias, se iba a construir un gran arsenal militar en torno al cual se asentarían todas las industrias auxiliares necesarias para coordinar la construcción de navíos destinados a la Armada y su mantenimiento.

Respondiendo a los criterios de centralización y racionalización de recursos con los que se abordó el proyecto global de recuperación de la Marina, Patiño había asumido el concepto integrador del arsenal como parte de la base naval, que comprendía el doble objetivo de construir navíos para la Armada y de dar mantenimiento a los ya existentes y a los del comercio. En sus instalaciones modernas en uso permanente, gracias a dotaciones fijas de personal de maestranza y a la disponibilidad de materiales guardados en almacenes, se reducirían considerablemente los gastos de construcción y

¹⁸³ AGI, Contratación, leg. 5.070 A, citado en CRESPO SOLANA, A.: *La Casa de la Contratación...*, p. 47. Sobre el traslado de la Casa y del Consulado de Sevilla a Cádiz, que dio lugar a un pleito, se han hecho varios trabajos. CRESPO SOLANA, A.: en el capítulo III, pp. 77-127, de la obra mencionada aporta una buena síntesis de los antecedentes, evolución, ejecución y resolución del traslado, así como bibliografía.

¹⁸⁴ "Así como llegué a la Corte solicité saber el destino de mi persona y se me previno que asistiese a diferentes juntas que se hacían de marina por D. Andrés de Pez delante del referido abad Alberoni de orden (según decía) de S.M. en las cuales hallé resueltos diferentes puntos como son el establecimiento de los derechos que habían de pagar las mercaderías, oro y plata, así en la América como en España, el paso de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz, el que se pusieran reglas para la recluta de marinería y apresto de bajeles, la introducción y educación de guardias marinas, el que se despachase con regularidad la flota y los galeones, el estanco de los tabacos de La Habana y navíos que se destinaban a ese efecto" JOSÉ PATIÑO en RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño y Campillo...*, p. 22, citado en PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 127-128.

¹⁸⁵ Los pormenores del traslado en CRESPO SOLANA, A.: *La Casa de la Contratación...*, pp. 35-60.

mantenimiento de navíos y se acelerarían los trabajos, como había demostrado la experiencia de los países que ya aplicaban este sistema:

...el verdadero método de construir pronto los bajeles con la práctica de todas las posibles economías en beneficio de la Real Hacienda es el que observan los ingleses, franceses, holandeses y últimamente los moscovitas, poniendo sus fábricas donde tienen establecidos Departamentos de Marina y no en partes distantes y por providencias sueltas como se ha practicado en España en la construcción antecedente de bajeles¹⁸⁶.

Mientras este proyecto de amplio alcance y largo recorrido tomaba cuerpo, para cubrir la urgente necesidad de buques para acometer las campañas italianas, Alberoni había previsto incrementar la construcción naval con el encargo de nuevos navíos a los astilleros de Guarnizo y Pasajes. Igualmente, como vio que era imprescindible contar de inmediato con astilleros donde poder reparar y habilitar navíos para la campaña, ordenó que también se fomentara la actividad constructiva que se había iniciado pocos años antes en otros pequeños astilleros, como los de Orio y Santoña en la costa cantábrica y San Feliú de Guíxols en Cataluña¹⁸⁷.

Cuando Patiño llegó a Cádiz y se enfrentó al encargo de reactivar la construcción naval, como una de las muchas obligaciones inherentes al cargo de Intendente General de Marina, tuvo que empezar de cero, ya que se encontró una situación desoladora:

... Llegué a Cádiz y verdaderamente encontré lo mismo que me había prevenido D. Andrés de Pez, de que no hallaría exposición alguna para apresto de navíos, pues no había ni siquiera un paraje donde se pudiese cocer un caldero de brea y todos los navíos estaban en la bahía, perdiéndose los pertrechos y los buques¹⁸⁸.

¹⁸⁶ AHN, Estado, leg. 3.208, exp. 345-3. 1724, JOSÉ PATIÑO, 15 de junio de 1724, *Memoria de Marina*. Presentada a S.M. por manos del secretario de Marina e Indias D. Antonio Sopeña.

¹⁸⁷ OZANAM, D.: "La política...", p. 486. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 183. La localización de estos astilleros respondía al criterio tradicional de construir navíos allí donde abundaban las materias primas necesarias. Patiño, por el contrario, fue partidario de seguir los criterios que racionalizaban y agilizaban la construcción naval, centralizando el almacenamiento de materiales en depósitos cercanos al lugar de construcción.

¹⁸⁸ JOSÉ PATIÑO, *Exposición reservada*, en RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño y Campillo*, p. 25-26, citado en PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas...*, p. 91.

Para empezar, nombró una junta compuesta por oficiales, prácticos y pilotos a los que encomendó elegir el lugar más adecuado en la bahía gaditana dónde construir el arsenal. Primando que fuera un sitio bien situado y protegido de incursiones marítimas, los miembros de la Junta decidieron recomendar el caño de La Carraca, donde se venían construyendo y carenando los galeones a Indias desde hacía años¹⁸⁹. Patiño encargó al ingeniero Ignacio Sala el inicio de las obras, al tiempo que en Zuazo se levantó un carenero para el apresto de navíos mientras duraban las obras de La Carraca. Para evitar retrasos redactó unas instrucciones ordenando una serie de pautas a seguir por todos los responsables implicados, y con la finalidad de organizar, regular y controlar las obras del nuevo arsenal, Patiño redactó varias Ordenanzas describiendo la actividad a llevar a cabo y las obligaciones de cuantos intervenían en ellas, oficiales, capataces y peones, sin olvidar incluir medidas para evitar el despilfarro o la pérdida de material¹⁹⁰.

Mientras todo esto ocurría en Cádiz, la aventura italiana de Alberoni siguió su curso, aunque tanto ésta como sus posteriores maniobras resultaron un total fracaso. La flota española quedó destruida a manos de una escuadra inglesa en Cabo Pessaro en 1718. Los aliados europeos crearon la Cuádruple Alianza en 1719 para obligar a España a respetar los términos pactados en Utrecht en 1715; y Francia e Inglaterra, en represalia a las intrigas y a los intentos de influir en sus respectivas políticas internas de Alberoni, atacaron

¹⁸⁹ RAMÍREZ GABARRAS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Madrid 1980, p. 24. Sobre el arsenal de La Carraca consultar: QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *El arsenal de La Carraca, 1717-1736*, Madrid 2000. "El arsenal de la Carraca en tiempos de Patiño" en *Milicia y Sociedad en la Baja Andalucía, Siglos XVII y XIX*, Sevilla, 1999, pp. 769-781. "Nacimiento del arsenal de la Carraca" en *Memoria de la Real Academia de San Romualdo*, Curso 1997-98, San Fernando, 2000, pp. 141-152. "Fundación de un arsenal ilustrado" en *Actas del XII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos*. Oporto, septiembre de 1999. "La Carraca: un arsenal para la política naval de Felipe V" en *Felipe V de Borbón, 1701-1746. Actas del Congreso de San Fernando (Cádiz)*, Córdoba, 2002, pp. 687-707.

¹⁹⁰ AGS, SM, leg. 303, 15 de diciembre de 1720. "Reglas que se han mandado observar en los trabajos de carena y otros en el Puente de Zuazo y La Carraca para ahora y en adelante según la orden dada a este fin a D. Antonio de Olivares". Ibidem, 1 de julio de 1721. "Diferentes reglas que han de servir para el buen régimen de las obras que se han de ejecutar en los reales Sitios del Puente y Carraca, y para instrucción de las personas que residan en ellos". Ibidem, 2 de agosto de 1721. "Instrucción de lo que se a de observar en la ejecución de las obras de Carraca o Puente Zuazo". AGS, SM, leg. 231, 17 de febrero de 1721. "Reglas que prescriben los oficiales de mar que deben residir en cada uno de los careneros del Puente y Carraca. Ibidem, 29 de julio de 1721. "Diferentes puntos que deben observar el Contador de Almacenes y Guarda Almacén General sobre los géneros excluidos que se habilitan y materiales labrados". Ordenanzas citadas en PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño...*, p. 92.

varias ciudades del Norte de España y de Galicia¹⁹¹, destruyendo los astilleros de Santoña y Pasajes y quemando los navíos que se estaban construyendo. Con la firma del Tratado de Cambrai en 1720 Felipe V se vio obligado a devolver Cerdeña y Sicilia formalmente y a exonerar y expulsar de España a Alberoni¹⁹².

Su caída, unida a la posterior destitución del secretario del despacho de Guerra y Marina e Indias, Miguel Fernández Durán, al probarse su participación en un aprovisionamiento de víveres en mal estado destinado a las tropas que habían liberado Ceuta en 1720 y que causó bastantes más muertes que las ocasionadas por la liberación de la ciudad¹⁹³, propició el desdoblamiento de competencias de la Secretaría y los nombramientos de Andrés de Pez como ministro de Marina e Indias y de Baltasar Patiño, marqués de Castelar, hermano de José Patiño, como ministro de Guerra¹⁹⁴.

La buena sintonía existente entre Pez y Patiño, que ya había dado frutos en forma de novedosas reformas, permitió a partir de 1720 retomar, profundizar y ampliar los proyectos reformistas para la Marina y el comercio indiano.

Aunque se habían perdido muchos de los navíos que Patiño había conseguido pertrechar para las dos campañas italianas, quedaban 30, que como indica José Quintero, aunque eran inadecuados para enfrentarse a los navíos de línea, sí podían realizar misiones de escolta y vigilancia costera. Y en cualquier caso eran más de los que pudo reunir en 1717 para formar la escuadra que fue a Cerdeña¹⁹⁵.

Patiño, tras un paréntesis obligado en su actividad reformadora por su obligada participación en las campañas de Cerdeña¹⁹⁶ y Sicilia, a partir de 1720 pudo reanudar la tarea de reconstrucción y reforma de la Marina y de la navegación y del tráfico colonial que se le habían encomendado en el momento de su nombramiento. Como había ocurrido en enero de 1717, también en 1720,

¹⁹¹ MEIJIDE PARDO, A.: *La invasión inglesa en Galicia, 1719*, Santiago de Compostela, 1992.

¹⁹² OZANAM, D.: "La política exterior...", p. 461.

¹⁹³ BACALLAR Y SANNA, V. MARQUÉS DE SAN FELIPE: *Comentarios...*, p. 334. CARMONA PORTILLO, A.: *Ceuta española en el Antiguo Régimen. 1640-1800*, Ceuta, 1996. PULIDO, I.: *José Patiño...*, p. 160.

¹⁹⁴ AHN, Estado, leg. 3496-1, comunicación del 8 de enero de 1721 a Fernández Durán de los nombramientos de Andrés de Pez y Baltasar Patiño como secretarios de Marina e Indias y Guerra respectivamente, y de su nombramiento como consejero de Indias tras su cese.

¹⁹⁵ AGS, SM, leg. 739, Navíos que tiene el rey, cañones que montan y parajes donde están, Madrid, 10 de diciembre de 1719. Transcrito en QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p.31.

¹⁹⁶ ALONSO AGUILERA, M. A.: *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, Valladolid, 1977.

antes de dejar la Corte para regresar a Cádiz, se le hicieron algunos encargos especiales que requirieron toda su atención antes de poder centrarse de lleno en impulsar la construcción naval. El primero de ellos fue terminar los preparativos de la escuadra destinada a levantar el asedio al que Ceuta era sometida desde hacía más de 20 años¹⁹⁷. La campaña culminó con un rotundo éxito de las tropas españolas.

El segundo encargo tenía más hondo calado, ya que se le había ordenado aplicar la que se consideró más profunda reforma del tráfico indiano llevada a cabo desde su institucionalización en el siglo XVI. En efecto, la reforma arancelaria que había conseguido promulgar para el despacho de la flota de 1717 sólo había sido una medida provisional para que las flotas de la Carrera pudieran zarpar anualmente, en tanto se redactaba un reglamento definitivo que, salvando las negativas consecuencias del Tratado de Bubb, negociado por Alberoni, permitiera reorganizar la Carrera de Indias.

Hay que tener en cuenta que el Tratado de Utrecht supuso un profundo cambio del sistema comercial con América basado en el absoluto monopolio que había regido desde el siglo XVI. A partir de Utrecht los comerciantes ingleses consiguieron romper ese monopolio mercantil español utilizando como parapeto el Navío de permiso y el Asiento de negros. La Compañía del Mar del Sur estableció factorías en Veracruz, Santiago de Cuba, Portobelo, Cartagena de Indias y Buenos Aires para canalizar el tráfico de esclavos. Los factores de la compañía establecieron redes comerciales en los territorios circundantes a través de las que los proveyeron no sólo de esclavos sino también de todo tipo de mercancías a precios más competitivos que los de las flotas de La Carrera y que, además, no pagaban derechos reales. De este modo los factores ingleses se convirtieron en agentes comerciales de un contrabando institucionalizado, centralizando la introducción en los virreinos no sólo de esclavos sino también de mercancías producidas en Inglaterra a cambio de dinero y materias primas. Estos intercambios se financiaron con la creación de pequeños bancos que emitieron cartas de crédito y canje.

Para llevar mercancías a las zonas más marginales y peor abastecidas (Honduras, Campeche, Río Hacha) la Compañía dio licencias a comerciantes particulares. En períodos de escasez y penuria fueron incluso las autoridades coloniales locales las que otorgaron esas licencias para suministrar aquellos productos más necesarios, y una vez sentando el precedente, fácilmente se hizo costumbre surtir a estas regiones con todo tipo de mercancías sin las licencias pertinentes y obviando los controles fiscales.

¹⁹⁷ AGS, SG, Suplemento, legs. 480 y 481.

Viendo tantas facilidades, los comerciantes particulares asentados en Jamaica no quisieron quedarse sin su parte del pastel y empezaron a comerciar introduciendo mercancías en las numerosas calas de las costas, utilizando pequeñas embarcaciones de poco calado (jabeques, chalupas). Los buques de la Armada británica destacados en Jamaica, en clara connivencia, les daban cobertura frente a los guardacostas de la Armada de Barlovento¹⁹⁸. Naturalmente, el contrabando existió porque la metrópoli nunca fue capaz de abastecer sus colonias, provocando una gran demanda, ni de establecer un sistema de control fiscal efectivo. Más preocupada por garantizar las ganancias proporcionadas por los puertos donde la fiscalidad sobre el comercio funcionaba, no supo hacerlo extensivo a todos los puertos americanos, ni desarrollar un sistema comercial que, junto a las remesas de plata, se convirtiera en su principal fuente de ingresos. Las propias autoridades coloniales se encargaron de improvisarlo, bien concediendo licencias en épocas de desabastecimiento, bien estableciendo directamente pequeñas redes comerciales que con el tiempo se afianzaron¹⁹⁹.

Abierta la brecha en el monopolio, en muy poco tiempo se consolidó un contrabando a gran escala, principalmente en el Caribe. Combatirlo fue una de las mayores preocupaciones de todos los ministros de Marina e Indias, obligándoles a incluirlo en la mayoría de las reformas previstas para la Armada y el comercio colonial, a pesar de que fueron conscientes de que poco se podía hacer mientras persistiese el Asiento.

En las Juntas convocadas en 1716 por Alberoni en las que se habían trabajado los proyectos reformistas para la Marina y la Carrera, se decidió reactivar el comercio colonial a través del restablecimiento del sistema tradicional de navegación en convoyes, fortaleciéndolo con toda una serie de medidas y reformas fiscales que contrarrestaran el perjuicio que añadían el Navío de Permiso, el Asiento de Negros y las nuevas condiciones del Tratado de Bubb. Partiendo de la reforma arancelaria promulgada por Patiño provisionalmente en 1717 para poder despachar la flota de ese año a Veracruz, se publicó en 1720, como ya dijimos, un nuevo reglamento para ordenar el tráfico a Indias y la fiscalidad del comercio, que se plasmó en el *“Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registros y avisos que navegaren a ambos reinos”*²⁰⁰.

¹⁹⁸ FELICIANO RAMOS, H.R.: *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, 1990, pp. 30-33.

¹⁹⁹ *Ibidem*, pp. 159-172.

²⁰⁰ AHN, Estado, leg. 2.308, caja 2. WALKER, G.: *Política...*, p. 141. PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *Política...*, p. 371. GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz y...*, p. 151 y ss.

Entre las novedades más significativas que aportó a la Marina destacamos la anulación del asiento de averías, impuesto que habían sufragado los comerciantes de la Carrera desde el siglo XVI para financiar la defensa de los convoyes con buques de guerra y que dejó de tener sentido al crearse la Real Armada como institución dependiente económicamente de la Corona. Otras importantes innovaciones están relacionadas, por un lado, con el impulso que se quiso dar a la construcción naval exigiendo que todos los buques de la Carrera fueran de fabricación nacional. Por otro, el *Proyecto* prescribió que los mandos de los buques de guerra que convoyaban las flotas se encomendaran a oficiales de la Armada, mencionando por primera vez los cargos de capitán, teniente y alférez de navío y de fragata²⁰¹.

Como complemento al *Proyecto*, el gobierno, consciente de la grave pérdida de ingresos que el Asiento de Negros suponía por el amparo que daba al comercio ilícito, impartió órdenes a las autoridades coloniales para que lucharan con dureza contra el contrabando: *Reales ordenes de S.M. para impedir el trato ilícito con extranjeros en las Indias Occidentales*²⁰², que ocasionaron un incremento considerable de la actividad corsaria en el ámbito caribeño.

Sin embargo, los resultados del *Proyecto*, en lo que a incremento de recaudación fiscal se refiere, no fueron los esperados, por lo que el rey, en 1725, ordenó a Patiño que elaborase un nuevo reglamento con nuevas reformas fiscales y organizativas²⁰³. El hecho de que el asiento de negros no expirase hasta 1743²⁰⁴ era para Patiño el principal escollo que iba a hacer fracasar cuantas reformas comerciales se llevaran a cabo. Los ingleses iban a seguir cometiendo excesos mientras estuviera vigente dicho contrato, a pesar de lo cual se esmeró en la redacción de un nuevo reglamento en el que apenas pudo aportar novedades con respecto al anterior de 1720²⁰⁵.

La más significativa para la Armada fue la creación de una nueva escuadra de guerra, la *Escuadra Guardacostas del Caribe*, compuesta, en

²⁰¹ PÉREZ MALLAÍNA, P. E.: *Política...*, pp. 378 y 450.

²⁰² HILTON, S. L.: "El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos (1729-50), en *Revista de Indias*, 1978, nº 153-154, pp. 671-713. (p. 672 y nota nº 3).

²⁰³ GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, p. 158.

²⁰⁴ AHN, Estado, leg. 3.388, caja 2, "Asiento ajustado entre las dos Majestades Católica y Británica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la Introducción de Esclavos negros en la América Española por tiempo de treinta años, que empezará a correr en primero de Mayo del presente de mil setecientos trece, y cumplirán otro tal día del de mil setecientos y cuarenta y tres". WALKER, G.: *Política española...*, pp. 100-101 y 170, 210.

²⁰⁵ *Reglamento para las Flotas y Galeones que en adelante se despacharen a Nueva España y Tierra Firme...*AGI, Indiferente General, leg. 2528, citado en GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, pp. 158-159.

principio, por dos navíos que debían patrullar permanentemente el área caribeña, la más castigada por los contrabandistas ingleses. Patiño intentó así dar una solución a las numerosas acusaciones de los comerciantes españoles de que la Corona no perseguía con la contundencia requerida el creciente contrabando²⁰⁶. El aumento de vigilancia contra el comercio ilícito que llevaron a cabo los guardacostas al mando del primer comandante de la escuadra, el conde de Clavijo, contribuyó a aumentar la tensión en el Caribe, sobre todo a partir de la incorporación a las tareas guardacostas de numerosos corsarios particulares promovidos por los gobernadores coloniales por orden de Patiño mediante la concesión de patentes de corso. La reacción inglesa no se hizo esperar: en 1726 el Almirantazgo envió una escuadra al Atlántico, al mando del almirante Hozier, para bloquear las rutas hacia España.

A pesar de ello la actividad de los guardacostas y corsarios persiguiendo y deteniendo contrabandistas ingleses persistió, ocasionando una primera reclamación oficial por parte de la Compañía del Mar del Sur en 1727 en la que cifraban unas pérdidas de 33.821 pesos²⁰⁷. Durante la década de los treinta la presión sobre el contrabando descarado inglés no cesó, provocando una contraofensiva por parte de los poderosos grupos de armadores y comerciantes ingleses que, con apoyo del parlamento inglés, desembocó en 1738 en la Guerra de la Oreja de Jenkins²⁰⁸.

Patiño siempre tuvo claro que, dado el incremento de tensión por combatir el contrabando, tarde o temprano se llegaría a un inevitable enfrentamiento para el que había que estar preparados. Por ello cuando regresó a Cádiz en 1720 y una vez que culminó los dos “encargos especiales”, volvió a centrar su actividad en la reconstrucción material de la Marina y en consolidar la organización interna de la institución, siguiendo los criterios modernos que ya venían aplicando desde finales del XVII las otras potencias navales, Francia e Inglaterra.

La destrucción de los astilleros de Pasajes y Santoña junto con los almacenes que albergaban los materiales y los nueve navíos de guerra que se hallaban en construcción por tropas francesas de la Cuádruple Alianza en 1719, motivó la elección de la bahía gaditana, más fácil de proteger, como sede del nuevo gran arsenal²⁰⁹, al tiempo que, también por motivos de seguridad y por la cantidad de mano de obra experta y de madera disponible, se

²⁰⁶ WALKER, G.: *Política española...*, p. 190.

²⁰⁷ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 238.

²⁰⁸ BETHENCOURT MASSIEU, A.: “La Guerra de la Oreja. El corso Marítimo”, en V. PALACIO ATTARD, *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 337-404.

²⁰⁹ OZANAM, D.: “La política...”, p. 591.

seleccionó Guarnizo para reanudar de forma inmediata la construcción naval, sustituyendo a los astilleros destruidos en la costa cantábrica en tanto se construía el proyectado arsenal en Cádiz²¹⁰.

La dirección del astillero se encomendó al teniente general de la Armada, Antonio de Gaztañeta, antiguo piloto de la Carrera, quien había redactado las primeras características técnicas para la construcción de bajeles²¹¹ que, en un afán por homogeneizar las propiedades de los navíos de la futura Armada de guerra, fueron adoptadas por una Real Orden de 1721 como norma para todos los astilleros de la Marina²¹². La construcción naval durante la primera mitad del siglo se rigió por el “sistema español” como se denominó al conjunto de planos diseñados por Gaztañeta. Conforme a esa normativa se empezó la construcción de varios navíos, convirtiéndose Guarnizo en el astillero en el que se botaron más navíos de guerra en la primera mitad del siglo²¹³. Si a la cantidad de navíos construidos en ese astillero sumamos su calidad y el haberse convertido en el centro formativo del resto de los constructores navales que destacaron durante la primera mitad del siglo, es comprensible que ese astillero se convirtiera en el de referencia en esta época.

Antonio de Gaztañeta supo crear escuela entre los maestros navales que fueron contratados a partir de 1720 para agilizar los encargos de navíos de la Corona trabajando a sus órdenes. Sólo por citar algunos ejemplos de constructores navales que pasaron por la “escuela Gaztañeta” nombraremos a José de Arzqueta, quien se hizo cargo de la construcción naval en La Graña cuando se decidió establecer allí otro astillero; Pedro de Torres y Juan de Acosta fueron enviados con el mismo fin al astillero de La Habana en 1725; Juan Pedro Boyer en 1733 pasó a Cartagena con el mismo cometido que los anteriores²¹⁴.

²¹⁰ Sobre este astillero: CASTANEDO GALÁN, J.: *Guarnizo, un astillero de la corona*, Madrid, 1993. Sobre los astilleros guipuzcoanos: ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*, Guipúzcoa, 1997. *La construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX*, San Sebastián, 2002.

²¹¹ DE GAZTAÑETA, A.: *Proporciones de las medidas más esenciales dadas por el Theniente General de la Armada Real del Mar Océano... para la Fábrica de Navíos y Fragatas de Guerra, que pueden montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto Su Majestad se observen por regla general en todos sus astilleros de España como en los de América...*, Madrid, Imprenta Phelipe Alonso, 1720.

²¹² OZANAM, D.: “La Política...”, p. 487.

²¹³ *Ibidem*. MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, p.359. Una buena panorámica de la construcción naval en G. ARTIÑANO Y GALDÁCANO, *La arquitectura naval española en madera. Bosquejos de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Barcelona, 1920.

²¹⁴ *Ibidem*, p. 48. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 273

Tras la muerte de Antonio de Gaztañeta en 1728 fue Ciprián Autrán, quien había corregido y modificado el sistema de su maestro²¹⁵, el que se hizo cargo de la construcción naval, prosiguiendo este cometido a partir de 1733 en el arsenal gaditano, donde presentó un proyecto para construir en él fragatas de 50 cañones destinadas al corso, ya que al ser mucho más ligeras que las antiguas galeras prometían más éxitos en la persecución de corsarios norteafricanos²¹⁶. Su larga y sólida trayectoria como constructor naval en Cádiz lo convirtió en un referente absoluto.

Para poder responder a la premura impulsada por el propio monarca de disponer de una Armada con un número importante de buques de guerra que sustentaran el poder naval de la Monarquía, se decidió fomentar también la construcción naval de acuerdo con el criterio tradicional de aprovechar los lugares del imperio en los que abundaban recursos naturales como la madera. Mientras se estudiaban las numerosas propuestas llegadas de América para levantar astilleros²¹⁷, Patiño envió al comisario José del Campillo a La Habana para evaluar las posibilidades de su puerto, retomando un antiguo proyecto de principios de siglo. Su informe positivo facilitó la creación del astillero en 1725, empezándose de inmediato las obras²¹⁸. Patiño destinó a La Habana a los constructores navales Juan de Acosta, Pedro de Torres y José de Miranda, formados con Gaztañeta en Guarnizo, encargándoles los navíos *Nuevo Conquistador* y *Nuevo Constante*, que fueron botados en 1730 y 1731 a pesar de las desavenencias que surgieron entre ellos²¹⁹.

Para completar las primeras instrucciones que Patiño había redactado para facilitar la actividad del personal de los arsenales, el 1 de mayo de 1723 publicó la *Ordenanza de Arsenales*, que proporcionó el marco legal para la construcción, desarrollo y funcionamiento de todos los arsenales como parte

²¹⁵ Ciprián Autrán escribió una obra sobre construcción naval que permaneció inédita: *Método, reglas y proporciones para la construcción de bajeles*. OZANAM, D.: "La política...", p. 495.

²¹⁶ AGS, SM, leg. 303.

²¹⁷ Sobre los astilleros coloniales: ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C.: "Los astilleros de la América colonial" en CASTILLERO CALVO, A y KUETHE, A.: *Historia General de América latina*, vol. III-1, París, 2000, pp. 279-303.

²¹⁸ Sobre este arsenal véase: ORTEGA PEREYRA, O.: *El Real arsenal de La Habana*, La Habana-Madrid, 1998. DOUGLAS, I. G.: "The Spanish Naval Shipyard at Havana in the eighteenth Century", *New Aspects of naval History, The Nautical Aviation and Publishing Company of America*, Baltimore, 1985, pp. 47-58. GARCÍA DEL PINO, C.: "El arsenal de La Habana en el siglo XVIII", en GUIMERÁ RAVINA, A. y MONGE, F. (coords.): *La Habana, puerto colonia: siglos XVIII y XIX*, Madrid, 2000, pp. 157-182. KUETHE, A. J. y SERRANO, J. M.: "El astillero de La Habana y Trafalgar", en *Revista de Indias*, 2007, 241, pp. 763-777. Sobre José del Campillo: MARTÍNEZ CARDOS, J.: "Don José del Campillo y Cossío" en *Homenaje a Ciríaco Pérez Bustamante*, T. II, Madrid, 1969, pp. 502-542

²¹⁹ *Ibidem*. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 273-4.

fundamental de las bases navales que terminarían convertidas en departamentos marítimos tras el nombramiento de Patiño como ministro de Marina en 1726. La dirección de los arsenales quedó supeditada a los intendentes de Marina, mientras que la dirección técnica de las obras de construcción fue responsabilidad de los ingenieros²²⁰.

Desde que se fraguó el proyecto de creación de una Marina de Guerra moderna tuvo proyección nacional, y aunque las primeras actuaciones necesariamente se centraron en el puerto de Cádiz, al quedar destinado a albergar la cabecera del tráfico mercantil americano, a lo largo de la década de los veinte, cuando después de las campañas italianas promovidas por Alberoni se pudo dar un segundo gran impulso al proyecto de recuperación naval que llevó implícita la imperiosa necesidad de construir navíos, se empezó a proyectar la construcción de grandes arsenales también en los puertos de Ferrol (en sustitución de La Graña) y Cartagena²²¹.

A pesar de que las complejas obras de construcción sufrieron retrasos entre otros por motivos económicos, al final de la década en Cádiz y Ferrol se pudo empezar a construir navíos²²². El navío de 70 cañones *El Hércules* se botó en la bahía gaditana en 1729 en presencia de los reyes, que aprovecharon su estancia sevillana para visitar las obras del arsenal y presenciar la entrada a puerto de una flota de galeones con una importante cantidad de plata para el tesoro²²³. En Ferrol en 1731 se botó *El León*²²⁴, y hasta 1735 se sucedieron las botaduras de cuatro navíos más²²⁵.

El impulso a la creación y expansión de las industrias auxiliares para la construcción naval, destinadas a fabricar los materiales necesarios para los

²²⁰ BLANCA CARLIER, J. M.: "La intendencia naval española a través de la Historia" en *Revista General de Marina*, nº 231, 1996, pp. 151-161. D.OZANAM, "La política exterior...", p. 486.

²²¹ AGS, SM, leg. 303. La correspondencia de los primeros años de la década de 1720 entre la Secretaría de Marina y el intendente de Marina en Galicia, Bernardino Freire, refleja los primeros pasos dados para iniciar la construcción de un arsenal, la disponibilidad de materiales y mano de obra. Igualmente en AGS, SSH, leg. 47, están las primeras consignaciones enviadas a la Tesorería de la Intendencia de Galicia y una relación de gastos del tesorero. PULIDO, I.: *José Patiño...*, pp. 192-193. MEIJIDE PARDO, A.: "Contribución a la Historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de El Ferrol en el siglo XVIII", en *Congreso Internacional de Historia dos Descubrimientos*, Lisboa, 1961, v. II, separata. El trabajo más completo sobre el arsenal de Cartagena es el de PÉREZ-CRESPO, M^a T.: *El arsenal de Cartagena en el s. XVIII*, Madrid, 1992. Sobre el gaditano se debe consultar: QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*,

²²² OZANAM, D.: "La política exterior...", pp. 490-492.

²²³ AGS, SM, leg. 303. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño*, p. 270-271.

²²⁴ AGS, SM, leg. 303.

²²⁵ OZANAM, D.: "La política exterior...", p. 492. RAMÍREZ CABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Madrid 1980, p. 28.

navíos, permitió que surgieran las primeras manufacturas de jarcias, lonas o betunes, así como el crecimiento de otras factorías existentes como las de armamento, clavazones o anclas²²⁶.

Sin embargo, a pesar de la creación del arsenal habanero en 1725, tanto este nuevo proyecto como la creación de otros astilleros en suelo americano, o la de los proyectados departamentos marítimos son sólo algunas de las muchas medidas renovadoras previstas puntualmente en el proyecto global de Patiño para la Marina que debido a la falta de apoyos ministeriales en la Corte para sacarlos adelante, una vez fallecido Andrés de Pez en marzo de 1723, quedaron suspendidos hasta su nombramiento como Ministro de Marina e Indias en mayo de 1726.

Bien es cierto que algunos hechos decisivos como la abdicación de Felipe V en enero de 1724, el breve reinado de Luís I hasta agosto del mismo año, así como las reiteradas crisis mentales del rey, el fallecimiento en 1723 de Andrés de Pez, o las consecuencias de la política de Riperdá²²⁷, retrasaron muchos proyectos en marcha y paralizaron el inicio de otros, pero no es menos cierto que cuando Patiño accedió al ministerio de Marina e Indias, en 1726, llevaba diez años dedicado a levantar la Armada, para lo cual necesitó contar más que nunca con la confianza real, pero sobre todo, con más poder de decisión para evitar el rechazo de los ministros a muchas de sus propuestas para la Marina o el comercio colonial, lo que consiguió una vez que accedió del ministerio²²⁸.

²²⁶ Una visión de conjunto en MERINO, J. P.: *La Armada...*, pp. 179 y ss. y OZANAM, D.: "La política...", pp. 499-505. Sobre la fabricación de jarcia: MEIJIDE PARDO, A.: "Aportación a la historia industrial coruñesa: Las fábricas textiles de Sada (1675-1762)" en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios coruñeses*, 1, nº 1, 1965, pp. 77-126. SERRERA Y CONTRERAS. R. M.: "La técnica de fabricación de jarcia en los arsenales reales del departamento Marítimo de Cádiz en el siglo XVIII" en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, pp. 209-216. DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: "Fabricación de jarcia en España. El reglamento de Jorge Juan, 1750" en MARTÍNEZ SHAW, C. (coord.): *El Derecho...*, pp. 395-426. "Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada española, en *Tiempos Modernos, Revista electrónica de Historia Moderna*, vol. 2, 2001. "El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica; el traslado de la Real Fábrica de jarcia de Puerto Real a La Carraca", en *Revista de Historia Naval*, 76, Madrid, 2002, pp. 59-73. "El empleo del esparto en la cordelería naval española hasta los tiempos modernos", *Ibidem*, vol. 5, 2006. *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real*, tesis doctoral, Barcelona, 2006. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*. Cádiz, 2003.

²²⁷ MASSUET, P.: *Historia del duque de Riperdá. Primer Ministro de España en el reinado del señor Felipe Quinto*, Trad. y notas de Salvador Josef Mañer, Madrid, 1796. ALABRÚS IGLESIAS, R. M.: "Riperdá el hombre que sabía demasiado" en *La aventura de la Historia*, nº 86, 2005, pp. 68-75. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *La embajada del barón de Riperdá en Viena (1725)*, Alicante, Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, 2006, a partir del Boletín de la R.A.H., tomo 30, (1897), pp. 5-78.

²²⁸ WALKER, G.: *Política española...*, p. 202.

En 1724, a instancias de Felipe V, Patiño redactó un estado de la cuestión que comprendía además un programa político de actuación. Lo presentó al rey en forma de memoria a través del secretario de Marina e Indias Antonio Sopena²²⁹, como prescribían las Ordenanzas para el Cuerpo de Ministerio que él mismo había redactado.

En dicho memorial no sólo argumentaba de forma minuciosa la situación en que se encontraba la construcción naval, sino que aportaba soluciones concretas para cada uno de los problemas que podrían entorpecer directamente la recuperación de la Marina. Para Patiño la cuestión de la construcción naval había sido desde el principio de su gestión al frente de la Intendencia General de Marina cuestión prioritaria. Movidó por el deseo de construir el mayor número de navíos de calidad al precio más bajo posible, había redactado su *Memoria de Marina* para Felipe V en 1724²³⁰ en la que defendía la racionalización de la construcción naval, concentrando toda la actividad constructiva en un gran arsenal militar controlado por un departamento Marítimo, como ya venían haciendo Inglaterra, Francia y Holanda, con el objetivo concreto de conseguir racionalizar la construcción naval, economizando sin renunciar ni a la calidad ni a la cantidad en los navíos proyectados,²³¹.

La presentación de la *Memoria de Marina* coincidió con la abdicación de Felipe V, a la que siguió el breve reinado de Luís I. Durante este año el caos administrativo se adueño de la política española, debido a la doble actividad de las Cortes de ambos monarcas y al deterioro político y económico general provocado por el tenso gobierno de Riperdá, por lo que necesariamente la atención se focalizó en solucionar la grave crisis internacional y muchas de las propuestas de Patiño quedaron en compás de espera.

Hubo que esperar a que a la destitución de Riperdá sucediera un nuevo gobierno en mayo de 1726, y a que Patiño fuera nombrado Secretario de Marina e Indias en la misma fecha para que pudiera, por fin, poner en marcha su proyecto global de recuperación para la Carrera de Indias y la Armada Real, y de forma especial sus planes de construcción naval.

A la doble cartera añadió en noviembre de ese año la de Hacienda, lo que, además de consolidar su situación en el gobierno, le permitió poner en práctica algunas de las propuestas que había hecho en años anteriores para

²²⁹ AHN, Estado, leg. 2.812. Fue nombrado secretario de Marina e Indias el 10.1.1724, el mismo día de la renuncia al trono de Felipe V. PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, pp.82-89.

²³⁰ AHN, Estado, leg. 3.208, exp. 345. Citado en I: PULIDO BUENO, *José Patiño...*, p. 185.

²³¹ *Ibidem*, p. 193. MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada...*, pp. 342-343.

incrementar los ingresos a través del comercio ultramarino y reorganizar las finanzas del Estado saneando el Tesoro. Pero sobre todo le permitió poner en práctica con su habitual energía su plan de fomento para la Marina, incrementando los encargos de bajeles a los astilleros de Santoña y Pasajes, que se habían reconstruido, y, sobre todo, a Guarnizo. También pudo encargar la construcción de los primeros navíos a los nuevos arsenales que se habían empezado a construir en La Carraca, Ferrol, Cartagena y La Habana. No cabe duda que, después de unos años de cambios continuos al frente del ministerio de Marina, el nombramiento de Patiño aportó una estabilidad y unidad de criterio en la política naval cuyos frutos aparecieron en muy pocos años.

Al avispado enviado de Gran Bretaña para negociar el Tratado de Sevilla en 1728, Benjamín Keene, no se le escaparon estos adelantos, informando puntualmente a su gobierno sobre el aumento de la actividad relacionada con la construcción naval:

...Desde que he vuelto a este país he notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento par la marina española, y de ello he hablado en casi todos los oficios que he tenido la honra de escribir. Lo domina hasta tal punto esta idea que ni los subsidios pagados al emperador, ni la miseria de las tropas españolas, ni la pobreza de las personas que componen la servidumbre real y los tribunales pueden apartarlo de estos sentimientos. Tiene el tesoro a su disposición y todo el dinero que no va a Italia para realizar los planes de la reina se aplica a la construcción de buques. Sostiénese con el rey, halagándolo con la esperanza de que será poderoso en los mares e independiente de todas las demás naciones, y con la reina prohijando sus proyectos particulares.

También he manifestado que continuando con semejante sistema ha evitado toda exterioridad, a fin de no despertar los celos de las potencias marítimas. Con este objeto sus buques se construyen y equipan en diferentes puertos para que sólo puedan zarpar dos o tres a un tiempo, sin que nadie los note ni llamen la atención de Europa...²³².

Nos volveremos a encontrar con este singular personaje a lo largo del trabajo. El nombramiento de Patiño como ministro de Marina aportó la gran ventaja de la continuidad que representó mantener a una misma persona durante años al frente de los asuntos de la Marina, contrastando con la rápida sucesión de nombramientos habida hasta 1726²³³. No cabe duda de que los

²³² COXE, W.: *España bajo el reinado de la Casa de Borbón*, 4 vols., Madrid, 1846-47. Tomo III, p. 123.

²³³ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 263.

veinte años que en total dedicó a crear y echar a andar la Real Armada desde la perspectiva de un proyecto político que, aunque elaborado por otros, hizo suyo, enriqueciéndolo con sus aportaciones y experiencias, supusieron la sólida base sobre la que continuaron construyendo sus sucesores, quienes se desviaron poco de las directrices políticas propuestas inicialmente por Patiño.

En 1726, una de sus primeras decisiones como secretario de Marina e Indias fue la creación formal de los departamentos Marítimos de Cádiz, Ferrol, Cartagena y La Habana, puestos bajo la doble autoridad de un comandante general con atribuciones militares y de un intendente de Marina a cargo de la administración y gestión del departamento²³⁴.

Ciertamente su creación ya estaba decidida hacía años, pero los continuos cambios ministeriales habían retrasado su implantación. No obstante, Patiño la había tenido en cuenta cuando promovió la construcción de astilleros en distintos puntos del territorio nacional y consiguió que la Secretaría de Hacienda transfiriera a la de Marina las cantidades correspondientes a los presupuestos anuales que había elaborado para el mantenimiento de cada base naval. Patiño propuso dotar a los departamentos tanto de partidas específicas en las consignaciones anuales que estos debían recibir para mantenimiento, reparación y construcción de bajeles, como de pagos extraordinarios destinados a compras de material de construcción²³⁵.

De este modo, desde la Tesorería de Marina se empezaron a enviar anualmente las correspondientes consignaciones a los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, los intendentes de Marina de cada departamento se hacían responsables de administrar dichas consignaciones.

La larga lista de distribución de gastos que las Contadurías de los departamentos marítimos presentaban a la Tesorería Mayor nos da una idea de la amplitud de funciones que las Intendencias de Marina asumieron²³⁶. Precisamente por la variedad de asuntos que trataban y por su gestión autónoma, desde un principio, fueron consideradas como ministerios de Marina a escala regional por la propia Secretaría de Marina, por lo que se entiende que a toda la sección administrativa de un departamento, a cargo de un intendente, se la denominó interinamente “Ministerio de Marina” y a sus funcionarios

²³⁴ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, p. 25-28. OZANAM, D.: “La política...”, p. 484-5. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p.263-269.

²³⁵ *Ibidem*. pp. 162, 171.

²³⁶ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 264. El autor enumera algunas como sueldos de oficiales, gastos de ministerio de Marina, fletes de embarcaciones, gastos de reparación de embarcaciones, gastos de hospitales e inválidos etc.

“ministros”. Tanta actividad administrativa requirió, como es lógico un notable incremento del personal²³⁷.

Entre las nuevas contrataciones de personal hechas por Patiño destacamos una que se reveló como un auténtico fichaje para el futuro de la Marina y de nuestro personaje Julián de Arriaga: el joven Zenón de Somodevilla. El futuro marqués de la Ensenada en 1720 trabajaba como contable en las oficinas de una compañía mercantil, cuando Patiño se fijó en él, y apreciando sus cualidades lo captó para la Marina, y para la red clientelar de subordinados competentes y fieles que empezó a tejer desde su llegada a Cádiz, en 1717, y en la que se apoyó para llevar a cabo la organización de la Armada. Somodevilla ingresó en la nueva institución el 1 de octubre de 1720 como oficial supernumerario del Ministerio de Marina de Cádiz²³⁸, en julio de 1724 paso a ser oficial segundo y al año siguiente oficial primero y comisario de Matrículas en Cantabria, donde trabajó a las órdenes del intendente y sucesor en la dirección del astillero tras el fallecimiento de Gaztañeta, José del Campillo, acompañándole en el viaje de inspección de astilleros por la costa noroeste al que le envió Patiño en 1726. En 1728 asciende a comisario real de Marina siendo destinado a Cartagena como contador del departamento Marítimo²³⁹.

Paralela a su meteórica carrera profesional se desarrolló su progresivo ascenso social a la sombra de Patiño, al convertirse en miembro de su red clientelar. Este círculo de influencias fue, a la larga, mucho más importante y productivo, pues le permitió prosperar y convertirse en uno de los más cercanos y eficaces colaboradores del ministro. Con el tiempo, conforme fue adquiriendo experiencia en los asuntos de la Marina y estrechando relaciones con muchos con los que tuvo que tratar, supo aprovechar ambas circunstancias para consolidar su situación en el organigrama de la Administración naval borbónica, y a medida que progresó su carrera fue reproduciendo sucesivamente los mismos esquemas de trabajo y relaciones con el poder y sus subordinados que su descubridor y protector.

Con la intención de ordenar la concentración de tantas y tan variadas ocupaciones en cada departamento Marítimo (administrativa, constructiva, apresto y desarme de escuadras, embarque de tropa, matrículas de mar, etc.), Patiño había elaborado una serie de Reglamentos destinados a regular cada actividad concreta, la de los componentes de los distintos cuerpos, e incluso la

²³⁷ AGS, SM, legs. 181 y 182.

²³⁸ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, 1996, p. 65.

²³⁹ RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, ensayo biográfico*, Madrid, 1878, pp. 3-4.

convivencia entre los residentes en el Departamento Marítimo. Sirvan de ejemplo la *Instrucción para el establecimiento de Comisarios de Marina*²⁴⁰, o las *Diferentes reglas del Buen Régimen para las obras que se han de ejecutar en los Reales Sitios de El Puente y La Carraca y para instrucción de personas que residen en ellos*²⁴¹.

En los años siguientes, conforme se fue asentando el funcionamiento de los departamentos y creciendo el número de buques de la Armada, Patiño ordenó la creación de tres escuadras navales, adscrita cada una de ellas a un departamento Marítimo, a las que se encomendaron la defensa y custodia de la superficie costera que respectivamente les fue adjudicada²⁴². De igual modo, los miembros del Cuerpo de oficiales de guerra en activo quedaron adscritos al departamento al que habían sido destinados, perteneciendo a la dotación de algunos de los buques del departamento, pasando la obligada revista mensual en la respectiva Comisaría de ordenación y cobrando el sueldo en la tesorería de Marina de cada departamento.

En torno a la construcción naval y de los arsenales necesariamente se contrataron de forma permanente equipos de artesanos especializados: las maestranzas. Para evitar la dependencia de proveedores extranjeros, así como retrasos en los suministros, sobre todo en tiempos de guerra, se decidió estimular la producción nacional de los materiales necesarios con la intención de almacenarlos y poder disponer de ellos cuando fueran necesarios. Movido por la intención de evitar el despilfarro en el que se había incurrido por falta de planificación y organización, Patiño propuso que sólo se empezara la construcción de un navío cuando todos los materiales requeridos estuvieran dispuestos en los almacenes del arsenal en cuestión. En definitiva, todo marchaba en la dirección de la centralización de la mano de obra, los materiales y los caudales, bajo el control directo de la Marina²⁴³.

Como soporte de su propuesta y su firme intención de construir bajeles economizando, aportó cálculos exactos comparativos de los costos de un navío de guerra de 80 cañones construido según sus criterios organizativos y alguno de los últimos fabricados recientemente, siendo la diferencia a favor de su sistema de un tercio más barato que el precio pagado recientemente en

²⁴⁰ AGS, SM, leg. 276.

²⁴¹ AGS, SM, leg. 303. PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p. 191.

²⁴² RR. OO. de 22 de agosto de 1731 y de 20 de enero de 1732, citado en OZANAM, D.: "La política...", p. 485.

²⁴³ PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, pp. 185-187 y 190.

Vizcaya por los navíos que construía Gaztañeta²⁴⁴. Ante tan sólidos argumentos su sistema de centralizar la construcción naval en los arsenales de la Marina se fue imponiendo, aunque la lentitud con que progresaron las obras de los arsenales, en la mayoría de las ocasiones por falta de numerario, y la urgencia por contar con unidades, hicieron que se mantuvieran en plena actividad los tradicionales astilleros del Cantábrico cercanos a las áreas productoras de madera y hierro.

El fallecimiento en 1728 de Antonio de Gaztañeta, director del astillero de Guarnizo, en pleno auge del mismo, motivó el nombramiento, como intendente de Marina del astillero de Guarnizo, de José del Campillo, a quien Patiño poco antes había encargado un detallado informe sobre el estado de la construcción naval en los dispersos astilleros a lo largo de la costa del Cantábrico y Galicia, sobre el personal dedicado a ella y sobre las posibilidades de aumentar la fabricación de navíos. Como resultado de los informes de Campillo en 1726 se llevó a cabo una reorganización de la actividad constructiva y del personal responsable, además de contratarse mayor número de operarios para acelerar e incrementar la fabricación de buques.

Hubo tanta premura por incrementar el número de unidades navales que Patiño rectificó su decisión de no fomentar la construcción de nuevas galeras y galeotas, navíos usados tradicionalmente en el Mediterráneo que se habían considerado muy anticuados, y promovió en 1728 la creación de una nueva escuadra de galeras²⁴⁵, encargando varias de ellas a las Reales Atarazanas de Barcelona, al astillero mallorquín e incluso a los de Nápoles y Palermo tras pasar el reino de Nápoles a manos del infante Don Carlos de Borbón. Las primeras de estas naves, según se fueron botando pasaron a engrosar la escuadra de galeras que formó parte de la flota del Mediterráneo que en 1732 reconquistó Orán y Mazalquivir²⁴⁶.

El gran impulso dado por Patiño a la construcción naval se concretó en un incremento inusual de actividad en todos los astilleros nacionales, sobre todo a partir de 1728. Para la nueva campaña de Italia prevista en 1731, Patiño pudo contar con una flota de 25 navíos y 7 galeras casi todos de nueva construcción²⁴⁷. De hecho fue tal la recuperación de la Armada que, concluido el transporte de tropas españolas a Livorno en octubre de 1731 y una vez asentado el infante Don Carlos en el ducado de Parma, en junio de 1732, el rey

²⁴⁴ *Ibidem*, p. 189.

²⁴⁵ AMN, Ms., 82, Colección Vargas Ponce, tomo 10, doc., 72, fols., 234-288, Reglamento que el Rey manda se observe para el establecimiento y régimen de su Escuadra de Galeras, Madrid, 12 de junio de 1728.

²⁴⁶ AGS, SM, leg. 305 citado en PULIDO BUENO, I.: *José Patiño...*, p.275.

²⁴⁷ *Ibidem*, p. 276.

ordenó la reconquista de la plaza de Orán y, culminada ésta con éxito en noviembre de ese año, en 1733 Felipe V declaró la guerra al emperador austriaco dando lugar a una nueva confrontación en Italia en la que obligadamente volvió a contar con la Armada que colaboró eficazmente en la reconquista de Nápoles y Sicilia en 1735.

Hay que reseñar también que los berberiscos habían incrementado sus ataques a las costas y mercantes españoles durante los años en que la Armada, escasa de buques, no había podido organizar campañas de corso. Por este motivo, a partir de 1726 y, sobre todo, durante los continuos cruceros entre España e Italia durante las campañas italianas para transportar tropas, armas o enseres, los buques de la Armada se encontraron en numerosas ocasiones con escuadras de berberiscos a las que se enfrentaron con éxito, unas veces consiguiendo hacer alguna presa, otras obligándolas a alejarse de la costa.

Los investigadores que han profundizado en el estudio de la recuperación de la Armada durante el ministerio de Patiño coinciden en que el número de embarcaciones con que contaba la Marina al final de la etapa de Patiño era en torno a las 50 unidades, lo que confirma el enorme esfuerzo hecho por la Corona, consiguiendo equiparar sus fuerzas navales a las de Francia e Inglaterra²⁴⁸. Logro nada despreciable si se tiene en cuenta la situación en la que había quedado la Armada tras la derrota de Cabo Pessaro en 1718 y la destrucción por parte de tropas francesas de los seis navíos que se hallaban en construcción en el astillero de Pasajes en 1720. De las veintidós embarcaciones que había conseguido pertrechar Patiño para formar la escuadra mandada por el teniente general Antonio de Gaztañeta, sólo se pudieron recuperar seis²⁴⁹.

2.4 Las Ordenanzas de la Marina de 1729.

El 8 de marzo de 1728, dos meses antes del ingreso en la Armada de Arriaga, Patiño enviaba al presidente de la Casa de la Contratación, Francisco

²⁴⁸ *Ibidem*, p. 277. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño...*, pp. 186-188. MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, pp. 358-9. AMN, Ms. 471, septiembre 1737. Una relación de los buques de la Armada en los tres departamentos Marítimos de la península reseña el siguiente cómputo: 15 navíos de 60 cañones, 11 fragatas de 94, 6 de 30, 5 paquebotes, 4 bombardas y 1 pingue. Si a estas 41 unidades se suman las que integraban las escuadras americanas se llega fácilmente a las 50.

²⁴⁹ AGS, SM, leg. 739. "Mapa de los navíos que tiene el Rey, cañones que montan y parajes donde están". Madrid, 10 de diciembre de 1719.

de Varas y Valdés, una orden para hacer cumplir a los oficiales de la Armada una serie de disposiciones sobre el transporte de pasajeros y mercancías en buques de la Armada que éstos venían incumpliendo sistemáticamente y que había recogido en una nueva Ordenanza. Para ello le adjuntaba una copia del nuevo *Reglamento de ranchos, alojamientos y parajes conducentes a flotas, galeones y azogues*²⁵⁰.

El análisis de esta Ordenanza, que entró en vigor coincidiendo con el primer embarque de Arriaga, nos va a permitir hacernos una idea de algunos aspectos de la vida a bordo de un buque de la Armada cuando navegaba a Indias. Aparentemente se trata de una rigurosa y detallada normativa destinada a regular algunos aspectos de la vida a bordo en los navíos y las condiciones que deberían regir en adelante para la admisión de pasajeros a Indias en los navíos de la Armada, admisión de mercancías y selección de marineros por parte de los oficiales. La ordenanza complementaba el reglamento para el Cuerpo General de 1717, pero nosotros creemos que además fue un intento, a modo de correctivo, por parte de Patiño, siendo ya secretario de Marina, de hacer observar a los oficiales de la Armada aquellos puntos del reglamento que éstos venían incumpliendo abiertamente, todos ellos relacionados con la prohibición de traficar con mercancías y pasajeros en las rutas de Indias²⁵¹.

Era un nuevo intento de someter a los oficiales de la Armada a la disciplina militar, paso necesario para convertirlos en un cuerpo de elite. Para ello había que conseguir alejarlos de la vieja imagen del marino-comerciante que ellos se empeñaban en mantener, penalizando todas las prácticas mercantiles que, aunque prohibidas, habían seguido practicando, aprovechando su autoridad en los buques de guerra. Este giro de tuerca disciplinario es un buen ejemplo de cómo, desde un principio, resultó muy difícil a la Secretaría de Marina acabar con la costumbre, tan arraigada entre los oficiales de Marina, de comerciar para sacarse sobresueldos, a pesar de que se habían regulado sus sueldos, que se pagaban regularmente y se complementaban con algunos extras cuando estaban embarcados, al tiempo que se les habían mantenido las generalas.

²⁵⁰ AGS, SM, leg. 392, doc. 620, El Pardo, 8 de marzo de 1728, Patiño a Francisco de Varas y Valdés. Copia de la orden sobre *Reglamento de ranchos, alojamientos y parajes conducentes a flotas, galeones y azogues*.

²⁵¹ *Ibídem*: "y si bien para evitar tan grandes daños previenen las Ordenanzas e Instrucciones del año 1717 que los oficiales no pueden en manera alguna comerciar y las cédulas antiguas que deben ser castigados (...), manda S.M. notificar a todos los oficiales que indefectiblemente serán suspendidos de sus empleos...".

La Ordenanza de 1717 que regulaba el Cuerpo general, en este asunto tan conflictivo era escueta y no incluía sanciones en caso de incumplimiento:

Deberá tener presente que no le será permitido embarcar, además de sus criados gente alguna, ni de voluntarios, ni de pasajeros, sin expresa licencia y permiso de quien la debiere dar, bajo las penas de suspensión y otras arbitrarias a S.M. según los casos.

No podrán bajo pretexto alguno recibir mercaderías a su bordo, ni mezclarse en Comercio alguno, pues además de ser indecente a su grado es contra el Real servicio²⁵².

Por el contrario, el nuevo reglamento redactado por Patiño en 1728 fue mucho más explícito. En primer lugar, intentaba atajar y racionalizar el excesivo gasto que tenía la Real Hacienda por el mantenimiento de los buques de guerra que iban a América debido a los destrozos que les causaban las modificaciones internas que los capitanes ordenaban efectuar a las maestranzas para la habilitación de más espacios en los que acomodar al mayor número posible de pasajeros, así como otros nuevos destinados a despensas para poder almacenar muchas más mercancías y víveres que los previstos. Además de costosas, esas modificaciones cambiaban la naturaleza de los buques, que eran de guerra y no mercantes.

Patiño también quería regular el traslado a Indias de los funcionarios de la Administración, que se hacía tradicionalmente en buques de la Armada, y que se había convertido en un punto de fricción entre éstos y los oficiales de la Marina por los abusos cometidos por los marinos a la hora de alojarlos junto con séquitos y sus pertenencias²⁵³. Tanto por estos excesos como por el reiterado incumplimiento de la prohibición de transportar mercancías por parte de los oficiales de Marina, no tardaron en llegar a la Corte los ecos de dichos altercados, así como las quejas por las numerosas disputas surgidas entre los comandantes de los navíos y las autoridades de la Casa de la Contratación y virreinales, encargadas de supervisar el cumplimiento de lo estipulado en cuanto a transporte de mercancías y pasajeros en los buques de guerra.

El origen de dichas disputas tenía varias causas. En primer lugar, las reticencias de los oficiales de la Armada al cumplimiento de la prohibición de

²⁵² Biblioteca del Museo Naval (B.M.N.), ms. 9419, *Ordenanzas e Instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*, reimpresas en Cádiz por Jerónimo de Peralta, impresor mayor, 1717, Cap. III, fol, 9.

²⁵³ AGS, SM, leg. 392, doc. 620. *Reglamento de ranchos...*: "El Rey tiene presente las varias disputas, embarazos, alteraciones que hasta ahora se han ofrecido entre los comandantes de galeones, flotas y azogues con los virreyes y demás provistos que pasan a la América, sobre los ajustes de los pasajes a aquellos dominios, con perjuicio del crédito y decoro".

transportar mercancías a nombre de terceros a bordo de los navíos de guerra, intentando perpetuar una práctica que venía de antiguo. Amparándose en el antiguo privilegio de las “generalas”, además de incumplir la prohibición, sobrepasaban abiertamente las cantidades que inicialmente se habían permitido, aprovechándose de que el abuso no había sido perseguido con la contundencia con la que empezó a serlo a partir de 1728. Esta falta, que les reportaba pingües beneficios, resultaba muy costosa a la Real Hacienda por la pérdida de derechos de aduanas²⁵⁴.

En la redacción de la nueva Ordenanza Patiño quiso dejar claro que, si grave había sido el perjuicio económico causado a la Real Hacienda por los abusos, no lo había sido menos para la imagen del Cuerpo, teniendo en cuenta que los oficiales de la Armada cometían dichos abusos amparándose también en:

...la malentendida creencia de ser absolutamente independientes de cualquiera disposición y que al paso que S.M. fía de su dirección la importancia de los viajes de la América, les concede omnímoda facultad para aprovecharse sin limitación del buque de los bajeles que se les entregan en los mismos términos que si se les concediese un privativo gracioso uso de ellos²⁵⁵.

A lo largo de los siglos precedentes, cuando los oficiales de Marina todavía no estaban agrupados en el Cuerpo General de la Real Armada, ni percibían directamente de la Real Hacienda sueldos regulados, tanto los comandantes de los navíos de guerra como los oficiales subalternos, habían conseguido institucionalizar un sistema comercial paralelo a la Carrera, consistente en transportar en los navíos de guerra pasajeros y mercancías propias o de terceros, práctica que terminó convertida en un privilegio conocido como las “generalas” al que ya nos hemos referido. Del mismo modo se había institucionalizado como método para conseguir un sobresueldo la venta de plazas de marinería sin tener en cuenta la cualificación de los seleccionados, embarcándose sencillamente a quien ofreciera más dinero por las plazas.

Con el objetivo transportar el mayor número posible de pasajeros y mercancías se cambiaba la disposición original de los camarotes, ranchos y pañoles, utilizando para ello materiales y mano de obra que, bajo el concepto de carenas y mantenimiento de los navíos, se cargaban posteriormente a las

²⁵⁴ AGS, SM, leg. 392, doc. 620. *Reglamento de ranchos...*: “...inmensos daños a la Real Hacienda por los excesos que se han notado (...) admitiendo sin límite cuantos pasajeros solicitan ser embarcados en ellos, (...) y a su imitación los oficiales subalternos”.

²⁵⁵ *Ibidem*.

cuentas de la Real Hacienda, como también el agua, la leña y los víveres necesarios para la manutención de dichos pasajeros durante las travesías. El perjuicio a la Hacienda iba sin embargo más allá. Era tal la cantidad de mercancías que los oficiales introducían en los navíos, que estos quedaban “cargados sobrecargas y no zafos y marineros como deben ser los de S.M.”²⁵⁶, es decir, parecían más pesados mercantes que buques de guerra, con el agravante de que se dificultaban enormemente las maniobras de los artilleros y marineros.

El engaño había adquirido dimensiones descaradas. Así, por ejemplo, se había convertido en práctica habitual utilizar los propios botes de los buques de guerra y sus tripulaciones para el transporte de las mercancías en las bahías de los puertos y su posterior carga o descarga, recurriendo a la excusa de que se trataba de pertenencias de los oficiales destinados en los buques²⁵⁷. El número de personas implicadas en estas operaciones de carga y descarga, por mucha discreción con que se llevaran a cabo, fue necesariamente considerable, incluyendo no sólo a oficiales de la Armada y marineros, sino también a los funcionarios de la Casa de la Contratación, sin cuya complicidad esas maniobras en pleno puerto gaditano o en Veracruz no hubieran sido tan fáciles.

Igualmente, abusando de su autoridad, los capitanes obligaban a los oficiales subalternos y a cuantos miembros de la dotación tenían derecho a camarote o catre (ministros, escribanos, capellanes, etc.) a cederlos a los pasajeros más ilustres²⁵⁸.

Otro aspecto del fraude institucionalizado por los oficiales de Marina estaba relacionado con los redondeos de las cantidades de víveres solicitados. Los comandantes obligaban a los escribanos a testificar falsamente un mayor consumo de raciones por parte de las dotaciones de los navíos, de modo que fuera la Real Hacienda la que corriese con el gasto de la manutención de los

²⁵⁶ *Ibíd.*

²⁵⁷ *Ibíd.*: “No debiendo olvidarse el abuso experimentado de la negociación a que se aplican los comandantes y oficiales no solo de llevar mercaderías y encomiendas a su nombre, sino en la libertad de tripular los navíos a su arbitrio (...) y aún cuando conviniese llevar carga en ellos debería redundar en beneficio de la Real Hacienda, y no siendo menos digno de remedio la codicia de hacer negocios de personeros y encomenderos, y llevar muchas mercaderías introduciéndolas fraudulentamente a bordo de los bajeles en los cofres de sus ropas y en las vasijas de sus raciones, o transportándolas en sus botes o lanchas defraudando los derechos de la Real Hacienda”.

²⁵⁸ *Ibíd.*: “Se han suscitado controversias y disputas muy reparables entre los capitanes de navíos de bandera, sobre pretender el comandante general los aprovechamientos del alojamiento de pasajeros hasta llegar a desposeer de sus camarotes a los oficiales y ministros a los cuales les está señalado por ordenanzas”.

pasajeros embarcados indebidamente, permitiendo a los capitanes embolsarse los importes correspondientes a la mesa de los pasajes.

La venta pública de plazas de marinería por parte de los oficiales, realizada mientras se aprestaban los navíos de la flota, se venía haciendo sin responder a un criterio de profesionalidad de los enrolados, simplemente al mejor postor. También resultó muy costosa a la Hacienda porque, con ese modo de reclutar marinería, muy pocos eran gente de mar preparada para maniobrar un navío y porque además conllevó un sistemático abandono de los navíos en puertos americanos por parte de muchos miembros de las tripulaciones, que no tuvieron escrúpulos en dejarlos expuestos a cualquier inclemencia de la mar al quedar sin gente que pudiera maniobrarlos mientras estaban fondeados²⁵⁹. Si no se hubieran producido tantas deserciones, se podrían haber evitado muchos daños materiales en los navíos, ocasionados mientras estaban atracados en puerto sin las suficientes manos para manejarlos, como también los retrasos en las salidas de las flotas, motivados por las reparaciones que con suficiente marinería experta fácilmente se podrían haber evitado.

Vemos pues que fueron muchos los pájaros que Patiño intentó matar con el único tiro que supuso la promulgación de este nuevo *Reglamento de ranchos, alojamientos y pasajes conducentes a flotas, galeones y azogues*. Como secretario de Hacienda pretendió taponar una vía por la que se escapaban importantes sumas, tanto en concepto de derechos de aduanas de las mercancías de pasajes y por los elevados gastos extraordinarios ocasionados a cargo del mantenimiento de los buques o de los víveres.

Al denunciar los abusos del tráfico de pasajeros, la admisión de marineros poco o nada cualificados y el contrabando de mercancías, cuyos beneficios se le iban de las manos, pretendía que, regulados y controlados por los ministros de la Casa de la Contratación y por los oficiales reales coloniales, los abusos en torno al tráfico de pasajeros dejaran de ser una carga para la Hacienda y que el tráfico ilícito de mercancías perpetrado por los oficiales de la Armada, desapareciera como tal, empezando a ser provechoso para la Hacienda .

²⁵⁹ Ibídem: “Con la suposición de creer los oficiales que los individuos que componen la tripulación hayan de ser de su satisfacción bajo el especioso pretexto de que era a su cargo el responder de los navíos que navegan, por cuyo medio venden públicamente las plazas de los marineros o convienen en ceder el sueldo mensual a favor del oficial para que su útil sea más abundante, presentan en los oficios para sentar plazas de marineros españoles, polizones o llovidos incapaces por impericia o ninguna aplicación a la maniobra”.

Al insistir en la obligación de los oficiales de cumplir el reglamento de su Cuerpo pretendía dar un paso más en su profesionalización, alejándolos de prácticas mercantiles más propias de un comerciante que de un marino de guerra, que además, al quedar prohibidas por la Ordenanza que regía el Cuerpo, constituían un delito. No obstante, para evitar un enfrentamiento con el Cuerpo de oficiales, especialmente con aquellos a los que por su graduación se les entregaba el mando de los navíos, a modo de reconocimiento y valoración de la responsabilidad que asumían y de las duras condiciones bajo las que navegaban, no se prohibió tajantemente el tráfico de pasajeros, por otro lado tan necesario, sino que se reguló, estableciéndose unas normas que pretendieron eliminar los abusos cometidos hasta entonces, correspondiendo en adelante al presidente de la Casa y a sus ministros el controlar su cumplimiento.

La nueva regulación para llevar pasajeros a Indias a bordo de navíos de guerra estipuló el número máximo que podían embarcar los comandantes, dónde debían ir alojados y el número máximo de baúles que podían llevar. En adelante, salvo el comandante del buque ningún otro oficial estaba autorizado a embarcar ningún pasajero²⁶⁰. No obstante, sí se les permitía ceder sus camas en sus camarotes a los pasajeros a cambio de recibir la mitad del precio que éstos pagasen al comandante, pasando ellos a dormir en un catre colgado debajo del alcázar.

Los precios quedaron establecidos en función de la calidad del alojamiento y de dónde se pagasen (Cádiz, o Veracruz y Cartagena de Indias)²⁶¹. Los comandantes, en contrapartida, deberían dar la mesa a sus oficiales y pasajeros, es decir, hacerse cargo de su manutención, para lo que se estipularon, estrictamente en función del número de pasajeros permitidos y de menús predeterminados, las cantidades de víveres que debían

²⁶⁰ Ibídem: "Hagan así mismo intimar a los comandantes de los bajeles de guerra que ninguno de los oficiales subalternos, los de mar ni otra persona alguna puedan admitir pública ni secretamente pasajero alguno, previniéndoles que los oficiales de guerra que faltaren a su cumplimiento serán depuestos de sus empleos".

²⁶¹ Ibídem. Los precios estipulados para los provistos de algún empleo militar o administrativo por trayecto fueron: 500 pesos por un camarote, 250 por un catre colgado y 100 por un petate o colchoncito sin sitio fijo. Todos incluían la comida. Con los comerciantes se permitió a los comandantes negociar los precios aunque sin pasarse excesivamente de los estipulados para los provistos de algún empleo. En caso de efectuarse el pago del viaje en algún puerto americano el precio se incrementaba en un 50%.

embarcarse²⁶². Se limitó el equipaje de los pasajeros a dos baúles por persona y se prohibió modificar la disposición interna de los navíos descrita en la *Instrucción de carenas y arsenales* de 1717, aunque los camarotes se podrían compartimentar con cortinas de lienzo siempre que el comandante se hiciera cargo del gasto en jornales y materiales.

Para que sólo hubiera dos mesas, una para el comandante y oficiales mayores y otra para el equipaje, en adelante los navíos sólo tendrían dos fogones, quedando prohibidos los hornos que tantos incendios habían provocado. Al no poder haber más que un solo fogón para todos los oficiales mayores y pasajeros, y ser el capitán el encargado de dar la mesa, se estipuló dar a los oficiales mayores una gratificación especial con que cubrir este gasto extraordinario que se fijó en función de la graduación y que se pagaría junto al sueldo. También se prohibieron las pequeñas tabernas que los contra maestres y guardianes montaban en sus respectivos ranchos para vender aguardientes y vino a los marineros.

La Instrucción, pecando de reiterativa, volvía a hacer hincapié en la prohibición de la venta de plazas de marinería por parte de los oficiales, punto que, a pesar de estar presente tanto en algunas cédulas antiguas²⁶³ como en la primera Instrucción para el Cuerpo General de 1717, en el *Decreto de Empadronamiento de gente de mar*²⁶⁴ y en otra orden posterior de Patiño de

²⁶² *Ibidem*: “Por lo que mira a las cantidades de víveres para la subsistencia y manutención de los comandantes, sus oficiales y pasajeros, se considera que unos y otros inclusivos los criados llegarán a 40 hombres en cada uno de los navíos Capitana y Almiranta y en los demás bajeles a 20, y sobre este concepto se regula para 40 hombres cada un mes además del pescado y las carnes correspondientes mediante de embarcarse la mayor parte de estas vivas, por cuya razón no se da punto fijo; que se deben proveer por un mes los géneros siguientes: vino: 8 barriles de 4,5 arrobas; Mistela 2 arrobas; aguardiente 2 arrobas, vinagre 3 arrobas, aceite 3 arrobas; huevos 200; queso 2 quintales; manteca 1 quintal; miniestra 1 quintal de todos los géneros; fideos y macarrón 2 arrobas; especias 4 libras de todos géneros; dulces 4 arrobas de todos; frutas secas 1 arroba para repostería; 2 cuñetas de aceitunas; una de alcaparras y otra de alcaparrones; una de almendras y otra de pasas; 1 de chocolate; 1 fanega de cebada; 1 de mazamorra; los utensilios regulares de cocina; idem de mesa y 4 piezas de bramantes crudos.

De las cantidades expresadas se deberá bajar la mitad de los pataches y navíos sencillos que se regulan por 20 hombres (...) será el todo de lo que ha resuelto S.M. se les permita de rancho para su viaje”.

²⁶³ Nos referimos a la *Ordenanza para las Armadas del mar Océano...*, de 1606 y a la *Cédula sobre la matrícula Marítima*, de 1625, citadas en LÓPEZ MIGUEL, O. y MIRABET CUCALA, M. “La institucionalización...”, pp.217-239. FERNÁNDEZ DÍAZ, R. y MARTÍNEZ SHAW, C.: “Las revistas de inspección...”, pp. 241-271. Cf. nota 178.

²⁶⁴ *Ibidem*, pp.220 y 245. El *Reglamento de Ranchos...* que venimos analizando hace referencia a este decreto de 1717, promulgado por Patiño para cumplir una de las órdenes que se le habían encomendado en el decreto de nombramiento de Intendente

1726²⁶⁵, se había convertido en práctica habitual. En el nuevo *Reglamento de ranchos...* se ordenaba al presidente de la Casa informar a todos los oficiales de que la pena para los que siguieran vendiendo plazas de marinero sería la pérdida del empleo. En adelante tendrían que recibir a bordo a todos aquellos marineros que fueran destinados a los navíos, bien por asiento, o por haber sido enviados desde algún sitio dónde se hubiese realizado la correspondiente matrícula, sin poder rechazar a ninguno. Solamente los comisarios de Marina quedaban autorizados a rechazar a aquellos sujetos reclutados que no considerasen aptos para el servicio en la Marina²⁶⁶.

Otra novedad que introdujo la nueva normativa, en este caso tendente al ahorro en el capítulo de gastos de reparaciones y carenas de navíos en los puertos americanos, fue que, en adelante, se embarcara en cada navío de guerra un capitán de maestranza responsable de aprobar y supervisar todas las obras que se efectuaran en los navíos en los apostaderos de la Marina en Indias. Patiño, para evitar los abusos conocidos, decidió que en Indias sólo se realizaran las reparaciones imprescindibles para garantizar la seguridad del viaje de regreso.

Relacionada a su vez con el mantenimiento de los buques fue la ordenada en la Instrucción al presidente de la Casa de comunicar a los oficiales los castigos en que incurrirían “si descuidaren en atender a la limpieza de los bajeles cuya falta ha enseñado la experiencia que contribuye a su total pudrición y perdición”²⁶⁷. La mayor novedad que aportó la Instrucción fueron precisamente las duras sanciones en caso de incumplimiento de las normas, no sólo en el capítulo de mantenimiento de los navíos sino en las relacionadas con el resto de abusos mencionados:

...manda S.M. se notifique a todos los oficiales que indefectiblemente serán suspendidos de sus empleos y aún privados de ellos los que se justificaren delincuentes en esta materia²⁶⁸.

²⁶⁵ AGS, SM, leg. 276. “Real Orden de preeminencias concedidas a la gente matriculada e Instrucción para el establecimiento de Comisarios de Marina”.

²⁶⁶ AGS, SM, leg. 392, doc. 620: “Y por lo que toca a los abusos en la formación de las tripulaciones, respecto de no ser práctica en parte alguna donde permanecen en la más vigorosa observancia las reglas de la Marina, el que puedan los oficiales desechar ni recibir marinero alguno a su libre albedrío, manda el Rey deban recibir y mantener los que se asientan y reciben en los oficios o se remiten de las clases de lugares (donde los hubiere)”.

²⁶⁷ *Ibidem*.

²⁶⁸ *Ibidem*.

Estas Ordenanzas de 1728 fueron un paso intermedio entre las primeras que se habían promulgado en 1717 para el Cuerpo General y las que lo regirían hasta casi finales del siglo, promulgadas en 1748. Lamentablemente no consiguieron acabar con el contrabando de mercancías practicado por los oficiales de Marina, uno de sus propósitos al ser redactadas por Patiño. Prueba de ello es que en abril de 1738 el marqués de la Ensenada, siendo secretario del Almirantazgo²⁶⁹, llevó a cabo un nuevo intento de atajar el contrabando de mercancías que se cometía en los buques de la Armada en sus dos principales escenarios, el gaditano y el americano. Para ello, en primer lugar, instó al secretario de Indias, marqués de Torrenueva, a que ordenara a los gobernadores y ministros de los puertos de Tierra Firme, Nueva España e islas de Barlovento el estricto cumplimiento de la jurisdicción de aduanas, sin contemplaciones ni excepciones²⁷⁰. El, por su parte, envió una copia de la orden que el secretario de Indias había enviado a los gobernadores hispanoamericanos al comandante general del departamento Marítimo de Cádiz, marqués de Casinas, conminándole a hacer lo propio en la Marina, colaborando con las disposiciones del presidente de la Casa de la Contratación

²⁶⁹ Esta institución existió entre 1737 y 1748. Había sido creada en 1737 para dotar al infante D. Felipe de Borbón de rentas. Ensenada, nombrado primero su secretario y desde 1743 su lugarteniente, asesorado por una Junta Suprema formada por tres tenientes generales de la Armada, dirigió los asuntos de la Marina, gozando ya en esta época de grandes poderes que aprovechó para proseguir la labor de Patiño de estructurar y organizar la Marina de Guerra. Paralelamente la Secretaría de Marina se ocupó de los asuntos administrativos. DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, A.: *El Almirantazgo general de España e Indias en la Edad Moderna: El infante Don Felipe, El príncipe de la Paz y el infante Don Antonio*, tesis doctoral inédita, UNED, Madrid, 2005.

²⁷⁰ AGMAB, Oficiales de Guerra, generalidad, leg. 483. Disposición sobre contrabando del marqués de Torrenueva, Madrid, 1 de abril de 1738: "Recibiendo el rey frecuentes y circunstanciadas noticias del abuso que se comete en la bahía de Cádiz en la carga y descarga de los navíos de Galeones, Flotes, Azogues, Registros y Avisos que van y vienen de la América, embarcándose en ellos fraudulentamente no sólo excesivas cantidades de frutos, sino de los demás géneros que se trafican en aquellos reinos y provincias, y desembarcándose en los retornos, porciones considerables de plata, oro y aún grana de la misma forma por venir fuera de registro, y que en los puertos de esos dominios se padece el mismo intolerable desorden, así que se procede con descuido en los fondeos de los navíos y en el embarque de los productos que estos conducen a su vuelta por los gobernadores y ministros a quien toca celar con la vigilancia y rigor que prescriben las leyes y reales órdenes a este fin repetidamente expedidas, como porque se tiene entendida que los oficiales de los navíos de guerra, con el pretexto de ranchos y generalas que deben concedérseles con prudente limitación para el gasto de ida, estada y vuelta, meten y llevan en los bajeles porciones crecidas de frutos y efectos e intentan persuadir que se les permite como recompensa de los costos de las campañas de Levante, según se ha sabido de diferentes partes (...) pues ya se practican estas contravenciones por la codicia con tanto desahogo y publicidad que causan admiración y escándalo, me manda SM advertir a V.S y V.M. que cumplan con la obligación de sus empleos (...), comisando cuanto se hallare fuera de registro y sin legítimo despacho, no deteniéndose en respetos ni contemplaciones"

para los fondeos de navíos e investigaciones²⁷¹. Ahora bien, el hecho de que las autoridades tuvieran que reiterar recurrentemente la misma prohibición, nos indica que ésta no se cumplía.

²⁷¹ AGMAB, Oficiales de Guerra, generalidad, leg. 483, Ensenada al marqués de Casinas, 19 de abril de 1738.

CAPITULO3 EL INGRESO EN LA ARMADA Y LOS PRIMEROS EMBARQUES DE ARRIAGA, 1728-1734.

Como hemos visto, Patiño creó la Academia de Guardia Marinas para proveer a la Armada de oficiales de Marina formados militar y académicamente. También hemos señalado cómo durante las primeras décadas los guardiamarinas que acabaron el periodo de formación y pasaron a integrar el Cuerpo General no respondieron al prototipo de oficial ilustrado proyectado por Patiño.

Aunque siempre se cubrieron las plazas ofertadas para ingresar en la Academia, fueron pocos los guardiamarinas que consiguieron adaptarse a la dureza de la vida a bordo e ingresar en el Cuerpo General acabada su formación. Para cubrir las plazas de oficiales, hubo que recurrir a la admisión de jóvenes provenientes del Ejército o, como en el caso de Julián de Arriaga, de la Orden de San Juan. Unos y otros aportaban una indiscutible formación militar, y los caballeros malteses además una amplia experiencia marinera, labrada navegando en el Mediterráneo durante las campañas de corso de la Orden contra los piratas norteafricanos.

Nosotros hemos podido comprobar cómo esta excepción para ingresar en la Armada sin pasar por la Academia de Guardias Marinas, sobre todo durante las primeras décadas del siglo, fue práctica común a otros muchos marinos entre los que se incluyen bastantes que fueron caballeros de la Orden de San Juan²⁷². La causa hay que buscarla, sin duda, en la falta de oficiales capacitados para llevar el mando de un navío de guerra de la Armada.

Por contrapartida, también fue habitual que mientras estuvieron en activo muchos de estos oficiales de Marina sanjuanistas solicitaran de la Secretaría de Marina ser dispensados durante un tiempo del servicio para cumplir con sus obligaciones de caballeros para con la Orden.

²⁷² AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/532. Hoja de servicio de Manuel Guirior. Hemos consultado varias hojas de servicio de marinos de guerra que fueron caballeros de San Juan, apreciando que todos ellos ingresaron directamente en la Armada. De entre todas ellas citamos la de Manuel Guirior, por aportar la información más detallada al respecto. Guirior ingresó en la Armada en 1733 como alférez de navío, empleo que se le concedió "atendiendo el rey a las experiencias marítimas que concurren en Frey D. Manuel Guirior..." San Ildefonso, 10 de julio de 1733, carta de José Patiño a Salvador de Olivares (contador principal de Marina) ordenándole hacer el asiento correspondiente en la Contaduría del Departamento.

En la mayoría de los casos la dispensa se solicitó para ir a “correr carabanas”, es decir, hacer el curso contra infieles en alguno de los buques malteses que regularmente patrullaban el Mediterráneo²⁷³. Otro motivo para solicitar la dispensa del servicio por algún tiempo, fue la tradición mantenida por la Orden desde el reinado de Carlos V de regalar al monarca español cada año varios halcones malteses para la caza. Su transporte desde Malta a la Corte se encomendaba a dos marinos españoles, miembros de la Orden, a los que el rey recompensaba muy generosamente ese servicio²⁷⁴.

Nada sabemos de las circunstancias específicas en torno al ingreso del joven Julián de Arriaga en la Real Armada. En su hoja de servicio como oficial de guerra del Cuerpo General²⁷⁵ consta que comenzó a ejercer el empleo de alférez de fragata desde el 6 de mayo de 1728, lo que significa que ingresó directamente en la Armada sin pasar por la Academia de Guardias Marinas de Cádiz²⁷⁶.

La formación militar y marinera que Arriaga había adquirido durante los años pasados en Malta, primero formándose como caballero de la Orden y, cumplido el período de formación, navegando en las escuadras de los

²⁷³ AGS, SM. Los legajos de la Sección “Oficiales de Guerra” contienen listados de los destinos de dichos oficiales en los que junto al nombre del oficial figura la anotación “carabanas en Malta” o “con licencia en Malta”. Sirvanos a modo de ejemplo la carta que Jorge Juan escribió a Ensenada el 19 de mayo de 1749 agradeciéndole haber escrito al Gran Maestre de Malta, solicitándole la dispensa de las obligadas carabanas y demás obligaciones que como caballero debía cumplir por haber estado muchos años al servicio de S.M., en el que continuaba. El Gran Maestre le concedió la dispensa sin perder los regulares ascensos. AGS, SM, leg. 13-2, exp. 222. Sobre la relación de la Armada con la Marina de la Orden de Malta cfr.: O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: “La orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval” en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Ciclo de conferencias: X jornadas de Historia Marítima, 9-11 de mayo de 1994*, pp. 19-30. DE LA VEGA BLASCO, A.: “Los marinos de la Orden de Malta en este museo” en *La Orden de Malta...*, pp. 43-53. DE CÉSPEDES ARECHAGA, V.: “Aportaciones inéditas a una historia común”, en *La Orden de Malta...*, pp. 31-41. O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: “La marina melitense y la Armada española en el siglo XVIII”, en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Ciclo de conferencias de Historia Marítima*, marzo de 2000, pp. 129-143.

²⁷⁴ AGS, DGT, leg. 47. BLONDY, A.: *L'Ordre de malte au XVIIIe. Siècle*, París, 2.002, p. 8. Esta costumbre fue el gesto de sumisión de vasallaje al rey de Sicilia, que la orden se comprometió a hacer cada año en contrapartida por la cesión del archipiélago maltés, pactada en el Tratado de Castel Franco el 24 de marzo de 1530. Consumada la expulsión de Tierra Santa de los caballeros, en el año 1300, éstos ocuparon la isla de Rodas, consiguiendo defenderla del acoso otomano más de dos siglos, hasta que fueron expulsados por Solimán el Magnífico en 1522

²⁷⁵ AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/86.

²⁷⁶ El decreto de constitución de la Academia de Guardias Marinas en AGS, SM, leg. 80. Así mismo se puede encontrar abundante información sobre la Academia y los Guardias Marinas en los legajos 80-98. Sobre la nueva institución véase: FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1973, vol. VI, p. 212. CAPEL, H.: *Geografía y Matemáticas en la España del siglo XVIII*, Barcelona, 1982, pp. 112-119. LAFUENTE, A. y SELLES, M.: *El Observatorio...*,

Caballeros de San Juan, haciendo el curso contra los argelinos en el Mediterráneo, fueron, sin duda, garantías suficientes de su capacitación para convertirse en oficial de Marina, y facilitaron su ingreso en la Real Armada de Felipe V.

Los once años que había dedicado a la Orden en Malta antes de ingresar en la Armada, fueron más que suficientes para que Arriaga no tuviera que solicitar ninguna dispensa del servicio posteriormente, ya que había cumplido con creces sus obligaciones para con aquélla, pudiendo dedicarse sin interrupciones al servicio de la Marina desde su ingreso en ella.

3.1 Convoyando la flota de la Carrera de 1729 a Veracruz.

Arriaga se estrenó en su empleo de teniente de fragata sirviendo en el *Santa Isabel*, uno de los cuatro navíos de guerra que formaron la escuadra al mando del marqués de Mari²⁷⁷, encargada de convoyar una flota mercante de 16 buques hasta Veracruz. Se le asignó el sueldo estipulado para los oficiales de su graduación de 20 escudos mensuales mientras estuviera embarcado²⁷⁸.

La flota zarpó de Cádiz el 9 de agosto de 1729, llegando a Veracruz entre el 18 y el 28 de octubre²⁷⁹, y, en palabras de G. Walker, fue “la más afortunada de las flotas enviadas a América en aquella época”²⁸⁰, haciendo referencia a que por primera y última vez se habían puesto en práctica oportunamente la mayoría de las medidas adoptadas por Patiño para reconducir el maltrecho comercio colonial, contribuyendo al éxito comercial de la flota.

²⁷⁷ Esteban de Mari fue un noble genovés, marino-armador, que sirvió en la Armada como agregado desde el reinado de Carlos II. Participó en el sitio de Barcelona en 1714, trasladó a España a Isabel de Farnesio en 1715, intervino en la reconquista de Mallorca y en las campañas de Cerdeña y Sicilia en 1717 y 1718. En 1729 mandó una flota a Indias. En 1734 transportó con su escuadra al Ejército que ocupó los ducados de Parma y Toscana. Fue ascendido a teniente general, mandó la Compañía de Guardias Marinas en Cádiz y a partir de 1737 fue consejero del Almirantazgo. Catálogo del Museo Naval de Madrid, N° 1485. Había firmado un contrato de asiento con la Corona española por el que aportó un navío de 70 cañones y dos de menor porte para el sitio de Barcelona en 1714. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española...*, t., VI, p. 114.

²⁷⁸ PAVÍA, F. de P.: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, 1873, vol. 1, p. 93. AGMAB, *Oficiales de Guerra*, leg. 2894. El alférez de fragata Julián de Arriaga consta embarcado en el *Santa Isabel* con un sueldo de 20 escudos mensuales.

²⁷⁹ GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, pp. 278-280.

²⁸⁰ WALKER, G.: *Política española...*, p.218.

La flota a cargo del marqués de Mari fue la primera que tuvo que acogerse de lleno al nuevo *Reglamento de Ranchos, Alojamientos y pasajes conducentes a los navíos de Flotas, Galeones y Azogues*²⁸¹, promulgado el 8 de marzo de 1728 por Patiño. El reglamento supuso, en palabras de G. Walker, “un caso único en el comercio de España y América durante el s. XVIII”²⁸², por la confluencia de varias decisiones políticas muy acertadas. La primera de estas decisiones se debió al propio Patiño, quien, como vimos anteriormente, había ordenado que la escuadra Guardacostas, creada en 1725 para combatir el comercio ilícito patrullando el Caribe, se empleara sin contemplaciones contra los contrabandistas ingleses, consiguiendo interceptar muchos navíos antes de que pudieran llegar a la costa, así como hacer numerosas presas. Además, durante los años que duró la guerra con Inglaterra (1726-1729), se mantuvo firme en su decisión de que hasta que no se negociara un tratado de paz, no concedería licencia a la Compañía del Mar del Sur para enviar el “navío de permiso”. Como la flota a cargo de Mari levó anclas en Cádiz en agosto, y el Tratado de Sevilla no se firmó hasta noviembre, ese año de 1729 los flotistas españoles pudieron vender su mercancía en México sin la competencia que habría supuesto encontrar los mercados mexicanos inundados con la mercancía del “navío de permiso”.

El otro acierto se debió al virrey de Nueva España, marqués de Casafuerte, quien había redactado una nueva regulación para la celebración de la Feria de Jalapa²⁸³ que solucionó los problemas más graves que habían venido enfrentando a comerciantes mexicanos y flotistas haciendo fracasar otras ferias anteriores²⁸⁴. Excepcionalmente esa feria se celebró sin contratiempos, y los comerciantes españoles pudieron vender toda su mercancía. El *Santa Isabel*, con el alférez de fragata Arriaga a bordo, regresó a Cádiz antes de que lo hiciera el grueso de la flota, aunque desconocemos en qué circunstancias. En cualquier caso el joven alférez Arriaga pudo conocer de primera mano los pormenores en torno al despacho de una flota de la Carrera y su llegada a Veracruz.

En la medida en que, salvo que hubieran destacado por algún hecho excepcional, apenas nos han llegado noticias, ni de la mayoría de los oficiales que integraron las tripulaciones de los buques de guerra de la Armada, ni de los aspectos concretos relacionados con la vida a bordo, tampoco disponemos de mucha información sobre la vida y actuación del joven oficial Arriaga durante

²⁸¹ AGS, SM, leg. 392, doc., 620.

²⁸² WALKER, G.: *Política española...*, p. 221.

²⁸³ Sobre las Ferias de Jalapa véase: REAL DÍAZ, J. J.: “Las Ferias de Jalapa” *Anuario de Estudios Americanos*, 16, Sevilla, 1959, pp. 167-314.

²⁸⁴ WALKER, G.: *Política española...*, pp. 118-221.

las primeras expediciones en las que tomó parte, como ocurre en este su primer embarque para Indias.

Por la huella documental que han dejado en los fondos de la Secretaría de Marina, sí resulta más fácil seguir el rastro de personajes que participaron en hechos ocurridos en el marco de determinadas expediciones que destacaron por alguna singularidad, obligando a sus protagonistas a mantener correspondencia directa con el Secretario de Marina e Indias. Para contribuir a reconstruir la biografía de Arriaga hemos intentado localizar la documentación de aquellas expediciones en las que nos consta que participó Arriaga, y en las que sí, como joven oficial, su presencia no tuvo mayor relevancia que la de cualquier otro oficial subalterno de la dotación, lo destacado de ciertos acontecimientos sí lo convirtieron en su protagonista.

Una de estas expediciones, en la que confluyeron varios acontecimientos excepcionales, que, sin duda, marcaron la trayectoria de Arriaga, fue la expedición de la flota de Azogues que salió de Cádiz en agosto de 1730. El alférez de fragata Julián de Arriaga se hallaba adscrito al navío *El Gallo* desde el 20 de julio, poco tiempo después de haber desembarcado del *Santa Isabel*, en el que había regresado desde Veracruz. *El Gallo* había sido designado como capitana de la próxima flota de Azogues, y Arriaga, en este su segundo embarque fue destinado como oficial de órdenes de la flota.

3.2 Oficial de órdenes de la Flota de Azogues de Rodrigo Torres y Morales, 1730-1731.

Habitualmente, las flotas y escuadras con rumbo a las Indias salían de la bahía gaditana acompañadas de una tartana hasta un punto concreto de la costa occidental africana, generalmente Cabo Cantín, si no hacían escala en las Canarias, o hasta las mismas islas, donde fondeaban para hacer aguada. Desde uno de estos dos puntos el comandante de la escuadra enviaba la tartana de regreso a Cádiz con pliegos para el Secretario de Marina informándole de los pormenores de la partida. Hasta que la flota no llegaba el apostadero de Puerto Rico, donde fondeaban de nuevo obligatoriamente para reponer víveres y hacer aguada, no volvían a enviar correo a la Corte.

La flota de Azogues al mando del jefe de Escuadra Rodrigo Torres y Morales²⁸⁵ estaba formada por los bajeles el *Gallo* y el *San Juan* y un

²⁸⁵ DEL SOLAR Y TABOADA, A.: *Don Rodrigo Torres, primer marqués de Matallana*, Badajoz, 1930. Rodrigo Torres había nacido en Guadalajara en 1687. Se formó en Malta como militar y marino, navegando en las escuadras de la Orden de San Juan en el Mediterráneo. Terminada

bergantín, el *San Miguel*, que debía hacer de patache a la ida, para regresar a la metrópoli como aviso con la noticia de la llegada de la flota a la aguada de Puerto Rico. Se había hecho a la vela en torno al 20 de agosto de 1730. El día 24, desde Cabo Cantín, el comandante Torres envió la tartana de regreso a Cádiz con una carta para Patiño en la que le informaba de lo acontecido durante el despacho y la salida de la flota, destacando la gran deserción que había sufrido la escuadra mientras se cargaban a bordo el mercurio, las mercancías, los víveres y el agua²⁸⁶. La flota cruzó el Atlántico sin problemas, y una vez hecha la aguada correspondiente en Puerto Rico, Torres envió el bergantín de regreso a Cádiz entregando a su capitán pliegos para la Corte en los que volvía a dar cuenta a Patiño de lo acaecido hasta entonces²⁸⁷.

Según las instrucciones que Patiño había entregado a Rodrigo Torres²⁸⁸, la flota debía conducir 8.500 quintales de mercurio destinado a las minas de plata de Nueva España y cargar frutos mexicanos y enjunques de cuenta de particulares hasta completar la carga de ambos navíos. Cuando una flota de Azogues arribaba a Veracruz, normalmente se enviaba un aviso al virrey a la ciudad de México para que se dispusieran y transportaran a dicho

su formación se convirtió en caballero de justicia de la Orden. Regresó a España para apoyar la causa de Felipe V en la Guerra de Sucesión, participando en el sitio de Barcelona. Posteriormente participó en las campañas de Cerdeña y Sicilia, así como en la defensa del Cantábrico en 1720. Ostentó el mando de muchas flotas de Azogues a Veracruz así como de varias expediciones con registros, lo que facilitó un profundo conocimiento del Caribe. Entre 1735 y 1747 ostentó el mando del departamento Marítimo de Cádiz, pasando en 1737 a formar parte de la Junta Suprema asesora del Almirantazgo. Durante la Guerra de la Oreja de Jenkins se le encomendó la defensa del área caribeña entregándosele el mando de una gran escuadra. Su buen hacer a lo largo de su carrera en la Armada le valió el reconocimiento de los sucesivos ministros de Marina y el favor real. Felipe V le concedió el título de marqués de Matallana y le nombró consejero de Indias en recompensa por la larga y dura campaña durante la Guerra de la Oreja. Murió el 14 de diciembre de 1755 en Madrid. Con respecto a este marino nos interesa resaltar la estrecha relación que mantuvo siempre con Arriaga, con quien compartió todo tipo de avatares profesionales y a quien como oficial protegió y recomendó cuanto estuvo en su mano.

²⁸⁶ AGS, SM, leg. 392, doc. 654. Carta de Torres a Patiño, Veracruz, 20 de noviembre de 1730.

²⁸⁷ *Ibidem*. Torres confirma en esta carta haber enviado a Patiño otras dos anteriormente, una desde Cádiz y otra desde la altura de Cabo Cantín. Le manifestaba sentirse preocupado por no saber si las había recibido. Por ese motivo repetía en esta tercera carta las noticias esenciales escritas en las anteriores. Consultando la correspondencia hemos podido comprobar la enorme inseguridad que generaba en los comandantes de flotas y escuadras la deficiencia de la comunicación con la Secretaría de Marina, agravada en ocasiones por la captura de los navíos que hacían de avisos. Como medida de precaución, por norma, en las cartas, antes de redactarse las novedades, se repetían las noticias escritas en la anterior.

²⁸⁸ AGS, SM, leg. 392, doc. 676, Cazalla, 12 de agosto de 1730. José Patiño a Rodrigo Torres. "Instrucción de lo que el Jefe de Escuadra D. Rodrigo Torres y Morales ha de observar y ejecutar en el comando de los navíos de Azogues que próximamente han de hacer viaje a las provincias de Nueva España y en otros encargos del Real Servicio".

puerto los caudales recaudados por las Cajas Reales, destinados a la Real Hacienda, para su embarque en los navíos. A la espera de los caudales, en el puerto de Veracruz se descargaban los azogues y mercancías, y se recorrían los bajeles para ponerlos a punto para el viaje de regreso.

Patiño, en esta ocasión, había decidido encomendar a Rodrigo Torres además una misión muy especial: le ordenó aprovechar la forzosa espera, mientras se descargaban y recorrían los bajeles de su escuadra, para desplazarse a Coatzacoalcos, en el istmo de Tehuantepec, a comprobar la riqueza de sus bosques y la facilidad de transportar los troncos por el río, así como a reconocer la idoneidad del sitio con el fin de establecer en él un astillero y, en caso afirmativo, proceder a su instalación.

Esta iniciativa respondió al nuevo impulso que Patiño pudo dar a la potenciación de la Marina y a la construcción naval aprovechando el periodo de paz y la alianza con Inglaterra que había conseguido tras la firma del Tratado de Sevilla en noviembre de 1729. Vimos en páginas anteriores cómo en 1725 había dado la orden para levantar el astillero de La Habana, en el que, con financiación del virreinato de Nueva España, bajo un contrato de asiento y la dirección del constructor, enviado desde Guarnizo, Juan de Acosta, en 1730, se estaba finalizando la construcción del primer navío criollo, el *Nuevo Constante*.

Para continuar ese primer impulso dado en 1725 a la construcción naval americana, en 1730 Patiño rescató dos propuestas que habían sido enviadas a la Secretaría de Marina en 1720 respectivamente por Francisco Güiral y Antonio de Echeverz, presidente de la Audiencia de Guatemala²⁸⁹. Güiral proponía en su memorial como lugar idóneo para levantar un astillero la desembocadura del río Coatzacoalcos, mientras que el lugar seleccionado por Echeverz era la bahía de Jagua en Cuba. Según los firmantes, ambos lugares eran óptimas localizaciones para construir sendos astilleros y fabricar en ellos navíos para la Armada, tanto por la abundancia de maderas nobles, como por su facilidad para ser transportada y por las condiciones que se ofrecían en ambas costas para botar y fondear navíos.

Para ello, una vez en Veracruz, Torres debía enviar un mensajero al virrey de Nueva España para entregarle en mano el pliego de la Corte conteniendo las órdenes de colaborar en la erección del nuevo astillero, informándole a la vez de las que a él le había impartido Patiño. Al virrey se le

²⁸⁹ AGS, SM, leg. 303. Francisco Güiral a la Secretaría de Marina e Indias. Estado de la fábrica de navíos y sus economías para verificar con su medio el que se hace dicha fábrica en América a menos costo que en Vizcaya y Barcelona. *Ibidem*, Antonio Echeverz y Subiza, Memorial elevado al Rey Felipe V. Ambos documentos s.f., pero por anotaciones al margen de 1720.

ordenaba que nombrara lo antes posible un ingeniero, quien, junto con uno de los constructores navales de La Habana, Pedro de Torres, a quien se había ordenado trasladarse a Veracruz, debía acompañarle a la inspección de la desembocadura del río Coatzacoalcos para asesorarle en la elección del emplazamiento del astillero, cuya construcción debía empezar de inmediato²⁹⁰.

La intención de Patiño fue que se construyeran cuanto antes las cubiertas para las maestranzas, con la finalidad de poder empezar a cortar y almacenar maderas, para lo que había ordenado se cargaran clavazones y herramientas suficientes en los navíos de la flota de Torres. Mientras se levantaban las cubiertas, Torres inspeccionaría los bosques y marcaría los árboles para una primera tala, redactando luego precisas instrucciones para su corte, conducción y preparación. En Veracruz debía seleccionar a uno de los oficiales encargados de la administración de la Armada de Barlovento para que, desde su inicio, se hiciera cargo de la cuenta y razón del astillero mientras llegaba desde La Habana el ministro nombrado para el cargo. Las instrucciones que Torres debía dejar escritas, no sólo debían servir como normativa para los primeros pasos en la construcción del astillero, sino también para el gobierno por parte de sus responsables: el constructor naval Pedro de Torres y el comisario ordenador de Marina Juan Pinto.

Por supuesto Torres debía dar cuenta puntual de cuanto dispusiere al virrey, bajo cuya autoridad y supervisión se había previsto quedara el funcionamiento del nuevo astillero de Coatzacoalcos²⁹¹:

...así en razón de caudales como en lo demás que concierne a la provisión y subsistencia de los ministros y maestranzas para que, instruido de ello, pueda aplicar las disposiciones convenientes a la conservación y fomento del referido astillero, como se previene al mismo virrey, encargándole concorra por su parte a facilitar todas las disposiciones que con su comunicador le diere D. Rodrigo...²⁹².

Además de esta responsabilidad, Patiño encomendó a Torres un segundo proyecto: reorganizar la Armada de Barlovento, prácticamente inexistente en cuanto a actividad y dotaciones desde que terminara la Guerra

²⁹⁰ AGS, SM, leg. 392, doc. 676.

²⁹¹ Sobre este astillero cf. BETHENCOURT MASSIEU, A.: "El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)" en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XV, 1958, pp. 371-428. MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: "Los astilleros de la América...", pp. 279-304.

²⁹² AGS, SM, leg. 392, doc. 676.

de Sucesión²⁹³. El motivo de este nuevo intento de relanzarla respondió a dos factores fundamentales. El primero fueron varias denuncias del virrey de Nueva España recibidas en la Secretaría de Marina sobre el precario estado de la Armada que motivaron la decisión de Patiño de hacerla operativa para recuperar el control del tráfico Marítimo en el Caribe, garantizando su seguridad y evitando los asentamientos ilegales de ingleses, holandeses y franceses en aquellas partes de las costas cuya vigilancia era más difícil. Los extranjeros practicaban el contrabando impunemente desde esos asentamientos, lo que sólo se podía impedir con una escuadra lo suficientemente bien dotada para patrullar permanentemente toda la costa y acudir a solucionar crisis puntuales²⁹⁴.

El segundo motivo respondía a la decisión de Patiño de seguir utilizando la persecución de los contrabandistas ingleses como medida de presión política con Inglaterra, en las negociaciones que se mantenían con las potencias europeas tendentes al establecimiento de tropas españolas en los ducados toscanos, en el que sería un primer paso decisivo para la instauración del infante Don Carlos una vez que el duque de Toscana falleciera.

Para recuperar la operatividad de la Armada de Barlovento, el Secretario de Marina dispuso dotarla de cuatro bajeles y un paquebote que debían hacer el curso en las costas de Tierra Firme una vez repartidos los situados por las islas de Barlovento, siguiendo una ruta establecida por el propio Patiño.

Dos de los cuatro bajeles y el paquebote saldrían de Veracruz hacia La Habana, donde entregarían el situado correspondiente para las guarniciones de la isla, proseguirían juntos hasta llegar a la altura de Puerto Rico, desde donde destacarían el paquebote hacia esa isla, la de Santo Domingo y la plaza de Santa Marta para hacer las respectivas entregas mientras los bajeles patrullaban las costas. Reunidos de nuevo los navíos en la costa de Santa Marta, proseguirían juntos hacia la isla Margarita y Cumaná, recorriendo sus costas una vez hecho el reparto. El siguiente reparto debía hacerse en Cartagena y finalmente en Portobelo.

Estos bajeles debían mantenerse patrullando la costa de Tierra Firme hasta que al año siguiente fueran relevados por los otros dos bajeles de la Armada, una vez que hubieran hecho el reparto del situado por las distintas

²⁹³ TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada...*, p. 204: "Este continuo cambio de navíos y de tripulaciones que venimos observando, en los que unas veces tanto unos como otros se ponen a disposición de la escuadra que se pretendía tener fija en La Habana, hacen que la Armada de Barlovento en muchos momentos no exista. Su actuación queda reducida si acaso a la distribución de los situados, y a veces ni para eso contaba con navíos".

²⁹⁴ AGS, SM, leg. 392.

plazas. Los primeros regresarían a Veracruz para ser recorridos y puestos a punto de volver salir a hacer el siguiente reparto, y así sucesivamente.

Desde 1720 Rodrigo Torres había recorrido en muchas ocasiones las costas caribeñas en expediciones de apoyo a la Armada de Barlovento, incluso supliéndola cuando ésta no pudo estar operativa, y conocía muy bien sus fallos y carencias, motivo por el que Patiño, basándose en su experiencia, le pidió que, con vistas al futuro gobierno de la Armada, dejara instrucciones precisas al virrey sobre su dirección militar y administración económica, incluyendo las órdenes que el virrey debía transmitir al comandante a quien se entregara el mando.

Para completar la reforma de la Armada de Barlovento, Patiño ordenó al virrey Casafuerte realizar una recluta para disponer de suficiente marineros con que completar las tripulaciones de los navíos de la Armada. A Torres a su vez le encomendó que renovara sus dotaciones, enviando a España a cuantos oficiales de la Armada considerase necesario por los motivos que fuera (enfermedad o desgaste), empezando por el relevo de su comandante, el capitán de navío Antonio Escudero, quien debía regresar a España con la flota de Azogues de su mando, quedando en su lugar el capitán de navío Benito Antonio Spínola.

Por lo que respecta a los buques, Patiño ordenó a Torres que, junto a una fragata apresada recientemente por los navíos de la escuadra Guardacostas de Tierra Firme al mando del capitán de navío Domingo Justiniani²⁹⁵, dejara el *San Juan*, incorporando ambos a la Armada de Barlovento en La Habana, y que en lugar del *San Juan* trajera a España *El Conquistador*²⁹⁶, cuya construcción se estaba terminando en aquel astillero. Los pertrechos para aparejarlo se los enviaría desde Cádiz en *La Potencia*, uno de los navíos que habían formado la flota que acababa de llegar de Nueva España, debiendo este navío quedar también incorporado a la Armada de Barlovento.

²⁹⁵ AGS, SM, leg. 392. El capitán de navío Domingo Justiniani, al mando del navío de 64 cañones *El Fuerte*, y el capitán de fragata Francisco Guiral, al mando de la fragata *La Genovesa*, habían salido de Cádiz el 15 de diciembre de 1729 con rumbo a Cartagena de Indias, donde llegaron el primero de febrero de 1730. Justiniani tomó el mando de la escuadra Guardacostas de Tierra Firme apresando numerosos navíos holandeses que practicaban comercio ilícito de cacao y plata.

²⁹⁶ Los navíos de línea de 64 cañones, *Constante* y *Conquistador*, fueron dos de los navíos que se construyeron en La Habana bajo dirección del santanderino Pedro de Torres, enviado a La Habana desde Guarnizo junto a José Miranda en 1725 para dirigir la construcción naval en el recién creado astillero habanero. Fueron entregados a la Armada en mayo de 1730. SERRANO ÁLVAREZ, M.: "Juan Acosta y la construcción naval en La Habana" en *Revista de Historia Naval*, 2006, 93, pp. 7-32.

Haciendo alarde de optimismo, por una parte, al dar por hecho la construcción del astillero en Coatzacoalcos y, por otra, de previsión, Patiño avisó a Torres en la misma instrucción que en *La Potencia* enviaría, además, los herrajes y la clavazón destinados a la construcción de los primeros bajeles en Coatzacoalcos, encomendándole que, en cualquier caso, en el astillero de La Habana debía proseguirse la construcción de un navío cada año por asiento bajo la dirección del constructor Juan de Acosta, para lo cual debía acordar con el virrey la forma de suministrar los caudales necesarios al comisario de Marina de La Habana.

Su pragmatismo le llevó a ordenar a Torres que al parar en La Habana, en el viaje de regreso a Cádiz, para recoger los caudales para la Real Hacienda, pasara a inspeccionar la bahía de Jagua, al sur de la isla de Cuba, con vistas a construir en ella un astillero, para el caso de que no fuera posible hacerlo en Coatzacoalcos, así como para elegir, de acuerdo con el ingeniero del puerto de La Habana, el sitio más idóneo para construir en él más almacenes para la Marina.

Al final de la instrucción Patiño hacía todo tipo de recomendaciones a Torres en previsión de cualquier incidente, bien fuese relacionado con la modalidad de los saludos establecidos para el caso de que se encontrara con navíos ingleses, franceses u holandeses, o con el apresamiento de cualquier buque sospechoso de estar haciendo contrabando, dejándole bien claro que:

aunque presentemente no hay apariencia de variación alguna en el sistema presente de paz y amistad con las coronas de Inglaterra, Francia y República de Holanda, sin embargo, será conveniente que tenga siempre los bajeles de su comando en buen estado de guerra (...), sin fiarse jamás de los ingleses y procediendo con ellos con cautela²⁹⁷.

Para lo que naturalmente Patiño no pudo prever ninguna recomendación fue para que la escuadra de Torres saliera bien parada del huracán que la sorprendió el 17 de octubre al sur de la isla de Cuba. En efecto, Torres, que había salido de Cádiz con su escuadra el 24 de agosto, atravesó el Atlántico “con felicidad, experimentando muchas bonanzas, con tan suaves tiempos que no hubo motivo de aferrar los juanetes”²⁹⁸.

²⁹⁷ AGS, SM, leg. 392, doc. 676.

²⁹⁸ AGS, SM, leg. 392, doc., 654, TORRES MORALES, R.: Diario del presente viaje de Azogues que de orden de S.M. se me ha mandado hacer a la Nueva España, comprendiendo solo las particularidades de él.

El día 27 de septiembre, desde *El Gallo*, la capitana de la escuadra avistó las islas de San Martín y San Bartolomé, llegando el primero de octubre a Puerto Rico, donde permaneció 4 días haciendo aguada y reuniendo al *San Juan* y al bergantín, los otros bajeles que formaban su escuadra, que por un fallo de cálculo de los pilotos se habían separado 84 leguas de la capitana durante la travesía. El día 5 de octubre Torres se hizo a la vela, siguiendo su derrota por la banda sur de la isla de Santo Domingo hacia Cuba, cuando empezó a experimentar “los malos carices, con viento y agua” que obligaron a los buques de la flota a capear durante cuatro días el temporal, sin poder acercarse a reconocer la costa cubana.

El día 17, intentando montar las islas Caimanes por la banda del sur, mientras capeaban frente a las Sierras del Cobre de Cuba, se levantó un fuerte y frío viento del este y se oscureció el horizonte. A media noche el viento, cuya fuerza había ido en aumento, viró al sureste obligando a Torres a arriar todo el velamen excepto el trinquete. Habían perdido de vista al *San Juan* y al bergantín *San Miguel*.

Durante toda la noche persistió el recio viento del sureste, pero capearon el temporal con una mar muy gruesa. A la mañana siguiente, apenas se pudieron hacer la ilusión que amanecía por la oscuridad reinante. A medio día consiguieron avistar por la popa al *San Juan*, manteniéndose con el trinquete para esperarle. Al anochecer la tormenta se convirtió en huracán, aunque durante toda la noche consiguieron mantenerse sufriendo cambios de vientos y mares diversas que “fatigaron infinito” los navíos. Durante la madrugada fue tal la fuerza de la mar que la capitana metió la borda de sotavento hasta cuatro veces bajo el agua.

La tripulación, que estaba muerta de miedo y agotada pues no habían podido dormir “ni lo que dura un Padre Nuestro”, en un acto desesperado después del último balanceo clamó por ofrecer el trinquete al Santo Cristo del Buen Viaje, mientras los oficiales, temerosos de que el navío volcara, apoyaban la propuesta, pidiendo además arribar²⁹⁹ para intentar salvarse.

De todos era sabido que el peor enemigo de la navegación atlántica para las flotas habían sido los huracanes caribeños, y muchos de estos hombres debieron tener presente el precedente de la anterior flota de Azogues de 1724, comandada por el teniente general Baltasar de Guevara, que había naufragado frente a la ensenada de Samaná, perdiendo dos de los navíos y más de 600 vidas³⁰⁰.

²⁹⁹ “Arribar”: Dejar la derrota que se hacía y debiera continuarse y dirigirse a tomar el puerto más a propósito de sotavento, O’SCANLAN, T.: *Diccionario...*, p. 56.

³⁰⁰ GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, pp. 384 y 388.

Sin embargo, como el viento siguió arreciando y el navío se había hecho ingobernable, aunque toda la tripulación se aplicó en cargarlo por estribor, fue imposible realizar la maniobra de arribada al noroeste, así como también convencer a algún marinero que subiese a cortar las bozas de la verga.

En ese momento de gran tensión se soltó un puño³⁰¹ de la sobremesana, pero tampoco hubo ningún marinero voluntario dispuesto a subir a sujetarla. Cuando desesperado un soldado se ofreció a subir a cortar el mastelerito para evitar que la tensión quebrara el palo, ya fue demasiado tarde, pues éste se partió en dos cayendo al agua por la banda de babor, arrastrando tras de sí la verga. Mientras estaban intentando cortar el aparejo, se soltó el palo mayor por la fogonadura³⁰² alta, cayendo al mar por estribor arrastrando todo su aparejo menos los juanetes que habían sido desparejados la noche anterior y la verga mayor. Mientras se intentaba cortar su aparejo, se partió el palo de trinquete cayendo por estribor tan hacia la proa que se quedó atravesado el tiempo suficiente para permitir cortar sus aparejos.

En menos de una hora *El Gallo* quedó desarbolado, perdiendo todos los palos en la mar, con la inmensa fortuna, dentro de la desgracia, de no haberse producido ninguna desgracia personal ni material en el casco del navío, como solía ser habitual en este tipo de accidentes. Al desarbolarse, el navío quedó a merced del mar, solo gobernable con el timón que se dispuso a la banda, lo que no evitó sus continuos golpes que terminaron por anegar casi por completo la cámara y los entrepuentes, obligando a abrir rumbos en las cubiertas para que el agua corriese hacia la bodega.

Al partirse el palo mayor, en su caída se habían estropeado dos bombas de achique, y a pesar de que entre todos los oficiales, con gran esfuerzo, habían conseguido hacerlas funcionar, éstas no daban abasto achicando a proporción del agua que entraba, por lo que hubo que armar una casimba³⁰³ para sacar algunos barriles, cajas y baúles de los que se hallaban bajo el alcázar y evitar que entorpecieran el trabajo y lastimaran con sus vaivenes a los hombres. En el desconcierto de la situación y por la premura en aligerar el navío, durante la operación se fueron al agua algunos bultos con

³⁰¹ “Puño”: la punta, pico o esquina de una vela. O’SCANLAN, T.: *Diccionario...*, p. 444.

³⁰² “Fogonadura”: el agujero o abertura circular que se hace en las cubiertas de una embarcación para que pasen los palos, el cabestrante, las bombas etc. hasta su asiento en la respectiva carlinga o caja. *Ibidem*, p. 279.

³⁰³ “Casimba”: armazón de una bolsa de red asida por su boca en un arco de barril y pendiente de un cordel que se asegura con tres ramales a dicho arco y sirve a los pescadores de caña para ayudar a recoger el pez clavado en el anzuelo cuando pescan desde alguna altura y sospechan por el tamaño de aquel que pueda romperse el sedal o la misma caña. *Ibidem*. p. 151.

pertrechos del navío, entre ellos las latas que contenían las pistolas. También para aligerar de obstáculos y peso se echaron por la borda bancos, mesas, fogones, hornillos, los gallineros y todo el ganado, que estaba medio ahogado. Finalmente se consiguió estabilizar el navío tras haber echado por la borda tres cañones de los que estaban encima del alcázar y dos botes auxiliares.

Durante los dos días siguientes el huracán mantuvo su intensidad y persistió la oscuridad, mientras los embates de la mar en el casco del *Gallo* le provocaban nuevas vías de agua. Se partió la caña del timón por dos partes que a duras penas consiguieron mantener unidas renovando continuamente las ligaduras. La imposibilidad de orientarse les hizo sentirse perdidos, aunque a ojo de buen cubero calcularon que se hallaban frente a las islas Caimán.

El día 20 amaneció más claro y la fuerza del viento empezó a remitir, lo que les permitió armar un juanete con un asta en el zoquete del trinquete con el que se pudo gobernar algo el navío a medida que el viento fue remitiendo. Desde que se tuvo la sensación de que el huracán había empezado a remitir, Torres, ayudado por sus oficiales y algunos marineros, empezó a armar una bandola³⁰⁴ a proa con un mastelero de los de respeto³⁰⁵ y una verga de velacho, trabajando sin descanso durante todo el día y la noche. Finalmente en la mañana del 21 consiguieron arbolar la bandola de proa, manteniendo el navío mucho más estable mientras con los restos de varios botalones intentaban hacer una verga que les permitiera armar una segunda bandola en el medio del navío.

Ese día divisaron en el horizonte un navío también desarbolado que navegaba así mismo con su bandola de proa. Supusieron que debía ser el *San Juan*. Como era preceptivo le saludaron con cañonazos y esperaron a que se les acercara mientras continuaban los trabajos para armar la segunda bandola. Al amanecer del día 22 lo divisaron claramente, y hacia media noche con la mar ya mucho más calmada pudieron lanzar un bote al agua para ir hasta el *Gallo*. Su situación era aún más dramática si cabe, pues al haberse partido el palo mayor se había llevado por delante los masteleros de respeto y las vergas y había hecho pedazos un bote. El trinquete en su caída había arrastrado el bauprés y el tajamar. Los golpes de mar habían arrancado los jardines y la galería.

³⁰⁴ Bandola: la nueva armazón de arboladura y aparejo provisional que se forma por recurso con mastelero u otra pieza equivalente cuando se ha desarbolado de alguno de los palos principales. Esta maniobra se expresa con la frase *armar bandolas*. O'SCANLAN, T.: *Diccionario...*, p. 79.

³⁰⁵ Respeto: denominación que se da al repuesto de ciertos efectos que existen siempre reservados para reparar las faltas de sus iguales en un descalabro, como los masteleros, vergas, etc. a cuyo conjunto se da también el nombre de *madera de respeto*. *Ibidem*, p. 468.

Para aligerar y equilibrar el navío se habían tenido que tirar al mar 16 cañones, 4 del alcázar y el resto de la cubierta alta, así como las cajas de los oficiales, “quedando la mayoría de ellos medio desnudos”. La mayor tragedia, sin embargo, había sido la pérdida de un soldado de forma dramática. Se le había quedado enredado un pie en el aparejo del palo mayor y viendo horrorizado que lo arrastraba al agua en su caída, él mismo para evitarlo se cortó el pie con un hacha, muriendo desangrado a consecuencia de la amputación.

Como el *San Juan* no podía armar su bandola mayor al haberse quedado sin vergas, Torres decidió dirigir la derrota hacia el Cabo de San Antonio aprovechando la mejoría del tiempo para decidir qué derrota seguirían, una vez se encontraran a su altura, siempre en función de la dirección del viento. Navegaron hasta avistar su objetivo todo un día más, durante el cual la tripulación del *Gallo* consiguió armar la bandola mayor. La brisa era casi calma, por lo que Torres envió a Julián de Arriaga, su oficial de órdenes, en el bote al *San Juan* a debatir con su comandante y oficiales la derrota que más les convenía seguir, teniendo en cuenta las dificultades del *San Juan* para gobernarse con una sola bandola.

Decidieron no empeñarse en tomar rumbo a Veracruz, La Habana o Campeche, los apostaderos de la Marina más cercanos, donde esperaban poder reparar los navíos, sino decidirlo en función de los vientos una vez pasaran el cabo. Al amanecer del día 26 se habían acercado lo suficiente a la costa como para comprobar que estaban completamente desorientados: se habían equivocado tomando el Cabo de San Antonio, en la isla de Cuba, por el de Corrientes en la costa mexicana, frente al que en realidad se encontraban.

Durante todo el día padecieron vientos cambiantes de rumbo y de fuerza que incomodaron y dificultaron mucho la navegación. Así se mantuvieron varios días hasta que al anochecer del día 5 de noviembre avistaron el volcán de Orizaba, y al amanecer del siguiente día avistaron tierra por la proa: se trataba de la bahía de Punta Delgada, al norte de Veracruz, no muy lejos del apostadero, hacia el que se dirigieron y en el que felizmente fondearon.

Habían estado muchos días desorientados y perdidos en la mar y, cuando por fin vieron tierra, resultó que estaban mucho más cerca de su destino que lo que se hubieran atrevido a soñar. Sólo enturbió la alegría de haberse salvado el no tener noticias del paquebote *San Miguel* y la noticia que

llegó de haberse perdido durante el huracán la *Genovesa*, una de las fragatas de la escuadra Guardacostas de Tierra Firme, en la isla de la Víbora durante³⁰⁶.

Torres dirigió su escuadra a Veracruz, en cuyo puerto fondeó el 6 de noviembre. Sin darse un respiro empezó a tomar decisiones para cumplir los encargos de Patiño. Envío a su oficial de órdenes, Julián de Arriaga, con el pliego de Patiño para el virrey, marqués de Casafuerte, a Ciudad de México, adjuntándole copia de sus órdenes y, naturalmente, de su diario de viaje. La respuesta del virrey no se hizo esperar, pues le llegó el día 10, y como era de esperar le ofrecía toda su ayuda “en órdenes y dineros” para el encargo de construir el astillero en Coatzacoalcos, reorganizar la Armada de Barlovento y reparar los navíos de su escuadra para el regreso a España, que urgía porque debía llevar cuanto antes la plata acumulada para la Real Hacienda.

Arriaga permaneció algunos días en la corte del virrey, a quien debió causar tan buena impresión que no dudó en escribir una carta de recomendación a Patiño:

...habiendo tenido motivo de experimentar las prendas que le asisten, muy parecidas a las de sus parientes que he conocido sirviendo al Rey, y sus fervorosos deseos de continuarlo con más consuelo y fortuna que la que hasta ahora logra: no puedo dejar de representar a V.E. que me ha manifestado que en el patrocinio y justificación de V.E. espera y se promete aquellos ascensos que sabe facilitar V.E. a los que se aplican como este oficial al desempeño de su obligación; que si bien esta resignada circunstancia le será suficiente para merecer de la benignidad de V.E., teniendo yo muy especiales y urgentes causas para solicitarle las satisfacciones a que aspira, confiado en el favor que V.E. se digna dispensarme, me aliento a suplicar a V.E. con todas las veras que puedo, se sirva honrarme confiriendo a este Caballero los efectos de su particular protección para que obtenga aquel adelantamiento a que le hacen acreedor sus servicios...³⁰⁷

³⁰⁶ AGS, SM, leg. 392, doc., 654. La escuadra Guardacostas al mando del capitán de navío Domingo Justiniani realizó múltiples presas, la mayoría holandesas, en las costas de Tierra Firme durante 1730. En julio de ese año el navío *El Fuerte* había recogido en Portobelo 400.000 pesos para la Real Hacienda, que transfirió a la *Genovesa* en agosto en Cartagena de Indias para que los llevara a la metrópoli. Al iniciar la travesía en octubre de 1730 le sorprendió el mismo huracán que a la escuadra de Rodrigo Torres a la altura de la isla de la Víbora, desapareciendo con su carga. No hemos encontrado datos de que se intentaran recuperar la plata o los cañones, como solía ocurrir cuando el pecio estaba localizado y el lugar del naufragio era accesible a los buzos. La *Genovesa* fue sustituida por la fragata la *Venganza*.

³⁰⁷ AGS, SM, leg. 2, doc. 131, México, 2 de febrero de 1731, Juan de Acuña, marqués de Casafuerte a José Patiño.

Carta que, en efecto, resulto decisiva para la carrera de Arriaga, al dejar de ser un oficial de la Armada desconocido para Patiño. No creemos que esta carta influyera en el ascenso a alférez de navío concedido a Arriaga el mismo mes en que fue escrita, febrero de 1731³⁰⁸, aunque con bastante probabilidad lo hiciera en los siguientes ascensos que se sucedieron con bastante rapidez. Justo un año después fue ascendido a teniente de fragata y un año y medio después a teniente de navío. No cabe duda de que estar bajo el manto protector del ministro de Marina tenía que ser de gran ayuda para la promoción de cualquier oficial, y lo fue seguramente para Arriaga, pero también queremos destacar que, a pesar de la creación de la Academia de Guardias Marinas, durante varias décadas después siguió habiendo una escasez crónica de oficiales de Marina que el propio Patiño utilizó como argumento en alguna solicitud de aprobación de ascensos que presentó a Felipe V:

De la clase de capitanes de navíos no existen hoy en día más que tres, debiendo ser según las anteriores órdenes de V.M. diez existentes y dos para proveer. Y haciendo suma falta para los destacamentos de dos y tres navíos, hago presente a V.M. los que por ahora proceden ser promovidos...³⁰⁹.

Durante los días que Arriaga permaneció en la corte del virrey en ciudad de México, Rodrigo Torres, mientras esperaba su regreso a Veracruz con la respuesta del virrey, no perdió el tiempo. Recorrió todos los almacenes de pertrechos navales de Veracruz, los de la Armada de Barlovento y los de particulares, buscando palos para arbolar de nuevo los navíos, que era lo más acuciante³¹⁰.

Para *El Gallo* sólo pudo encontrar los que estaban destinados para arbolar un navío que se hallaba en construcción, y aunque el palo mayor era seis codos demasiado corto, decidió utilizarlo, adaptando el aparejo del *Gallo*, de forma que pudiese hacer el viaje de regreso a España sin detenerse más de

³⁰⁸ AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/86, expediente personal de Julián de Arriaga. Consta que fue ascendido a alférez de navío el 10 de febrero de 1731, el 10 de febrero de 1732 a teniente de fragata y el 19 de agosto de 1733 a teniente de navío. AGS, SM, leg. 2, exp. 36, s/f, "Listado de oficiales del Cuerpo General de la Armada propuestos para ser ascendidos, presentada para aprobación a S.M.". Arriaga figura entre los alféreces de fragata propuestos para alféreces de navío. *Ibidem*, exp. 159, "Listado de oficiales propuestos para ascensos presentado para aprobación a S.M.". Arriaga figura como alférez de navío propuesto para teniente de fragata.

³⁰⁹ AGS, SM, leg. 2, doc. 159.

³¹⁰ AGS, SM, leg. 392, doc. 654, carta de Torres a Patiño, Veracruz, 20 de noviembre de 1730.

lo preciso en La Habana, donde según su experiencia aún resultaría más difícil y costoso encontrar palos.

Por el mismo motivo también decidió no descubrir la quilla de los navíos para carenarlos en condiciones. Milagrosamente, de la cinta para abajo estaban estancos, por lo que para el tornaviaje sólo necesitaban que se les estoparan los costados, cubiertas, alcázar y castillos, que es lo que más había padecido por los embates de la mar durante el huracán.

Para arbolar el *San Juan* consiguió reunir palos de distintos almacenes, pero como necesitaba más reparaciones que *El Gallo*, lo que suponía que iba a necesitar más tiempo, decidió dejarlo en Veracruz y salir hacia La Habana con el *Retiro*, uno de los primeros navíos construidos en La Habana por Pedro Torres en 1726 y que formaba la escuadra de la Armada de Barlovento junto con el paquebote *El Triunfo*³¹¹.

Rodrigo Torres fue plenamente consciente de que para reparar los navíos de su escuadra había echado mano de los únicos materiales disponibles en Veracruz, dejando desprovistos de repuestos a los navíos de la Armada de Barlovento, a los que se hallaban en construcción en ese momento en Veracruz y a los que llegaran de la metrópoli próximamente, pero tenía que llevar a cabo los encargos especiales que le había encomendado Patiño y no disponía de mucho tiempo. Para neutralizar las protestas sobre su actuación que muy probablemente recibiría Patiño, le escribió que todas sus decisiones habían sido aprobadas por el virrey.

Contaba con poder hacerse a la mar hacia La Habana a más tardar a finales de enero, por lo que había escrito a las autoridades del astillero habanero pidiendo que tuvieran el nuevo navío armado, como también jarcia de respeto para la capitana de su escuadra, absolutamente imposible de conseguir en Veracruz³¹².

No deja de ser muy significativa la precariedad reinante en los almacenes navales de Veracruz de todo tipo de pertrechos, incluso para cubrir las necesidades de los navíos de la Armada de Barlovento, sobre todo palos y maderas en una región rica en ella.

Respecto a esta cuestión, cuando el virrey Casafuerte, en febrero de 1731, confirmó a Patiño haber puesto en marcha las órdenes recibidas para

³¹¹ *Ibíd.*, y también doc. 652, Veracruz, 26 de abril de 1730, Gaspar Guillén de Aguilar a Patiño, comunicándole que sólo cuenta con el *Retiro* y el paquebote *El Triunfo* para la Armada de Barlovento. Su comandante Antonio Escudero había salido con ambos el 5 de abril de 1730 hacia los presidios de Barlovento a repartir el situado.

³¹² *Ibíd.*, "...espero que a más tardar a fines de enero podré seguir mi viaje a La Habana, a donde escribí en esta ocasión previniendo carenen y forren el navío nuevo para que le halle habilitado a mi arribo, donde espero proveerme de alguna jarcia de respeto, pues aquí no se halla por ningún dinero".

reorganizar la Armada de Barlovento, siguiendo la instrucciones recibidas y los consejos que le había dado Rodrigo Torres, no dudó en pedirle el envío urgente de jarcias, lonas y demás pertrechos, inexistentes en Indias, incluso para armar los cuatro navíos con que iba a contar la Armada a partir de entonces para su primera salida a repartir el situado por las islas de Barlovento³¹³.

Por lo que respecta a la carga de los navíos de la escuadra de Torres, después de la accidentada travesía, parece casi milagroso que no se hubiera perdido casi nada: “los navíos quedan descargados, sin haber tenido casi avería en la carga perteneciente a S.M. pero sí alguna en los barriles, ocasionada de los muchos balances, y más en esta capitana que en el *San Juan*”³¹⁴. Lo más desasosegante fue que seguían sin noticias del bergantín *San Miguel*...

Actuando con diligencia, el mismo 10 de noviembre, el virrey ordenó al ingeniero Francisco Álvarez Barreiro que se desplazara a Veracruz para acompañar a Torres en el reconocimiento de las márgenes del río Coatzacoalcos y su desembocadura, con el fin de determinar el lugar más idóneo donde construir las gradas del arsenal y su defensa. Le nombró además comandante de la guarnición que estableció, formada por cuarenta hombres, encargada de su custodia, y director de todos los trabajos de ingeniería³¹⁵. Se había decidido construir un fuerte en la boca del río para proteger las instalaciones y alojar a la tropa, y en el astillero, además de los almacenes para las maestranzas y los pertrechos de la construcción, dependencias para alojamientos, casas para los constructores y administradores y una iglesia.

Torres realizó su expedición de reconocimiento del río Coatzacoalcos durante el mes de diciembre, envió grupos de oficiales y leñadores a explorar las zonas más alejadas, en las que se hallaron bosques con árboles en abundancia para fabricar navíos, contribuyendo al éxito de la empresa la

³¹³ AGS, SM, leg. 392, doc. 708, marqués de Casafuerte a Patiño, México, 3 de febrero de 1731. “En carta de 12 de agosto próximo pasado se sirve v.e. prevenirme (...) el aumento de bajeles de la Armada de Barlovento, que ha de componerse del *San Juan, la Potencia, el Retiro*, la mejor fragata de las apresadas por Justiniani, y el paquebote *el Triunfo* (...). Entiendo que sucederá (que los navíos dejen de navegar conforme a su destino) si no se da providencia efectiva y pronta para que venga a la Veracruz toda la jarcia, lona y demás pertrechos que se consideraren, no sólo los precisos, sino abundantes para repuesto, servicio y reparo de los cuatro navíos, pues deben hacerse la cuenta de que aún para el primer viaje no tienen lo que necesitan (...) ni en este reino hay tales géneros para proveerlos, aunque se quieran pagar a precios muy subidos como pueden asegurar cuantos oficiales vuelven a Europa”.

³¹⁴ *Ibidem*.

³¹⁵ BETHENCOURT MASSIEU, A.: “El real astillero de Coatzacoalcos”..., p.23.

facilidad que para su transporte representaron los numerosos arroyos y afluentes del río, y el que tanto el Coatzacoalcos como su principal afluente, el Tehuantepec, fueran navegables con canoas hasta unas 120 leguas tierra adentro³¹⁶.

Por la calidad y abundancia de sus maderas, Torres decidió que se empezara la tala en la zona de Guazatán³¹⁷, donde enseguida envió al técnico Francisco del Castillo, al frente de varias cuadrillas de indios, con instrucciones para cortar suficientes piezas para construir un primer navío de 60 cañones, ordenándole una segunda expedición a partir de finales de marzo para cortar troncos suficientes para construir otros seis navíos, que debían llegar al astillero durante el verano, cuando previó que estarían terminados los almacenes. Mientras tanto, redactó unas instrucciones completas y precisas para el funcionamiento del astillero contemplando en ellas todos sus aspectos³¹⁸, “regló los caudales” que el virrey mensualmente debía suministrar e instruyó a Juan Antonio García, a quien el virrey había nombrado provisionalmente ministro encargado de la administración del nuevo astillero.

Aunque el ingeniero nombrado por el virrey quedó como comandante de la guarnición y responsable de las obras del astillero, el proyecto definitivo para su construcción lo realizó otro ingeniero enviado desde La Habana, Juan Gelabert³¹⁹, quien incluyó no sólo el fuerte defensivo, sino también todos sus edificios auxiliares y un presupuesto para las obras proyectadas. Como apuntó Antonio Bethencourt en su trabajo sobre el astillero, la idea de Patiño fue que, con el apoyo inicial de unos responsables nombrados por el virrey, Torres pudiera poner en pie el astillero y tener almacenadas las maderas para que los técnicos de la Marina que se trasladarían más tarde desde La Habana se hicieran cargo de la construcción naval³²⁰, quedando esta cuestión tan

³¹⁶ AGS, SM, leg. 392, doc. 732, Torres a Patiño, Habana, 8 de abril de 1731.

³¹⁷ *Ibidem*, “...se han encontrado en el mismo río admirables arboladuras de todos gruesos y largos en abundancia, que según la muestra y el fruto, son tan buenos o mejores que las del Norte, como se verá luego que llegue, pues llevo las muestras a bordo”

³¹⁸ A. BETHENCOURT, “El real astillero...”, pp. 26-30. En octubre de 1731 llegaron a Coatzacoalcos el comisario de Marina, Juan Pinto, y el constructor Pedro de Torres desde La Habana para hacerse cargo de la dirección del astillero. Pinto desde el principio se negó a seguir las instrucciones redactadas por Torres en aspectos tan esenciales como las talas, la provisión de víveres para los trabajadores del arsenal o la construcción de las instalaciones del mismo. Se ausentó prolongadamente del astillero causando un consecuente desgobierno y retraso, y esto a pesar de las amonestaciones del virrey quien le ordenó, sin éxito, que en adelante no se desviara de las instrucciones dejadas por Torres. Cuando se le pidieron cuentas siempre declinó cualquier responsabilidad, culpando del fracaso del astillero a la mala elección del emplazamiento hecha por Torres: “por el poco tiempo que pudo disponer el teniente general por las necesidades del servicio”.

³¹⁹ BETHENCOURT, A.: “El real astillero...”, p. 23.

³²⁰ BETHENCOURT, A.: *ibidem*, p. 26.

importante bajo control directo de la Secretaría de Marina y no de la administración del virreinato.

Toda esta actividad se desarrolló a lo largo de los meses de diciembre y enero. En febrero se puede decir que el astillero había empezado a andar³²¹, pues Torres se dispuso a partir durante los primeros días de febrero hacia La Habana con el *Gallo*, el *Retiro*, que sustituía al *San Juan*, y un pequeño mercante que hacía de patache. Sólo esperaba la llegada de la última plata desde ciudad de México para cargarla en sus navíos. Esta espera le mantuvo en puerto hasta el día 16, cuando por fin, estando ya desamarrado para dar la vela, se avistó una embarcación procedente de La Habana que traía la noticia de haber entrado en aquel puerto, a principios de febrero, la fragata *Aranzazu*, el *Blandón* y el *San Esteban*, los navíos que había enviado Patiño en noviembre, al mando del capitán Ignacio Douteville, cargados con clavazones, herrajes y pertrechos para los navíos que esperaba se construyesen en La Habana y Coatzacoalcos, así como con 200 hombres de tropa de refuerzo para proceder al desalojo de los franceses de Santo Domingo³²².

El aviso de La Habana llevó también un pliego urgente de Patiño para Torres y el virrey. A Torres le pedía, que, en el caso de que no hubiera salido todavía de Veracruz, se pusiera a disposición del virrey por si éste considerase necesario enviarle a Santo Domingo a apoyar la escuadra de Dauteville en el desalojo de los franceses que se habían establecido en la parte española de la isla, antes de pasar a La Habana³²³. Por este motivo, Torres tuvo que enviar a México copia de la misiva de Patiño y esperar respuesta del virrey.

Pero no acabaron aquí los accidentes que retrasaron la salida de la flota. El mismo día 16, al anochecer, entró un huracán por el norte que evolucionó en intensidad durante la madrugada, haciendo que los navíos, a pesar de estar bien amarrados, se golpearan unos contra otros perdiendo algunos cables. El fuerte viento persistió durante todo el día siguiente, amainando poco a poco en días sucesivos. La respuesta del virrey, dándole luz verde para hacerse a la vela, no llegó hasta el 23 por la noche, lo que le

³²¹ AGS, SM, leg. 303, Francisco Álvarez Barreiro a Patiño, 15 de febrero de 1731, confirmándole haber asumido su nuevo destino. AGS, S leg. 392, doc. 731, Rodrigo Torres a Patiño, La Habana, s/f, abril 1731. "Habiendo estado pronto para salir de la Veracruz (en conformidad con lo avisado en el aviso), a primero de febrero..."

³²² AGS, SM, leg 392, doc. 718, Patiño a Torres : "...que habiéndose tenido noticias de las usurpaciones que adelantaban los franceses en la isla Española, quería SM que se diesen las providencias conducentes no sólo a embarazar las referidas usurpaciones, si no también a forzarlos a retirarse dentro de sus límites, a cuyo fin se enviaban los citados dos bajeles con 200 hombres."

³²³ AGS, SM, leg. 392, doc. 718. Patiño a Torres, Sevilla, 28 de marzo de 1731.

proporcionó un margen de tiempo suficiente para reparar los pequeños desperfectos causados en los navíos por el huracán.

Con la aprobación del virrey, el 24 de febrero por la mañana se hizo a la vela hacia Cuba, reconociendo con humor que “había sido sumamente afortunada la retención”. Dejó tras de sí a un achacoso virrey, quien en pleno ataque de gota no podía ni firmar las cartas³²⁴.

Torres tardó tres largas semanas en llegar a La Habana, en cuyo puerto fondeó el 17 de marzo enviando enseguida una lancha a tierra con “gente de los navíos y un oficial que con viveza adelante lo posible, ínterin se van haciendo los remates al navío nuevo, los que estaban bastante atrasados”.

A Torres no le agradó el panorama que encontró en el astillero habanero y, una vez más, tuvo que dedicarse a agilizar cuestiones que se habían estancado, como la terminación del *Conquistador*, uno de los dos navíos que se estaban construyendo en ese momento en el astillero habanero, al que además de los remates finales le faltaba la arboladura, que no se le había podido montar por falta de palos. Tampoco era mucho mejor la situación del segundo navío, el *Nuevo Constante*, que dirigía Pedro de Torres, cuya construcción se hallaba parada por falta de maderas³²⁵. Para más inri, este navío no le había hecho buena impresión: “habiéndome parecido muy regular”³²⁶.

No deja de ser muy significativa esta observación, teniendo en cuenta que había muchas expectativas puestas en este navío, por las especulaciones que circulaban en torno a las causas de la pérdida del primer *Constante* en febrero de 1730, cuando navegaba desde La Habana a Veracruz, en la que fue su primera y única travesía, para incorporarse como almiranta de la flota de la

³²⁴ *Ibidem*, doc. 731, Torres a Patiño, Habana, s/f., abril 1731.

³²⁵ *Ibidem*, doc. 732, “El *Nuevo Constante* queda todo encuadernado, lleva hasta el tercero posturaje, y está parada la obra por falta de maderas”.

³²⁶ *Ibidem*.

Carrera que, al mando del marqués de Mari, se preparaba para el viaje de regreso a Cádiz³²⁷.

Otro motivo de preocupación para Torres fue que el comisario de Marina Juan de Pinto y los oficiales reales tenían muy atrasadas las cuentas del astillero y, en concreto, las de la construcción del *Nuevo Constante*, el último navío encargado a Torres, a causa del “tiempo de Semana Santa y Santa Pascua”. Como el comisario Juan Pinto y el constructor Pedro de Torres habían sido seleccionados por Patiño para hacerse cargo del nuevo astillero de Coatzacoalcos, los retrasos en sus respectivas obligaciones impidieron que Rodrigo Torres pudiera enviarlos enseguida a Veracruz a asumir sus nuevas responsabilidades como había previsto Patiño³²⁸.

Por el contrario se mostró muy satisfecho con el *Conquistador*, el navío que estaba terminando el constructor Acosta (“el navío tiene muy buena vista y promete iguales hechos”), por lo que decidió prolongar su estancia en la isla veinte días más de lo que inicialmente había previsto para dar tiempo a arbolarlo con algunos de los palos que llevaba en el *Gallo* y traspasarle la carga del *Retiro*, a fin de asegurarse su incorporación a su escuadra con destino a Cádiz³²⁹.

Ante la imposibilidad por parte de la Secretaría de Marina de controlar el gasto en la construcción de los navíos en La Habana, Patiño había decidido probar a hacerlo por asiento, concertando previamente un precio cerrado por cada navío. Rodrigo Torres, en cualquier caso, se mostró convencido de las ventajas de este sistema para la Real Hacienda y en cuanto llegó a La Habana sacó el pregón para construir por asiento y no directamente por cuenta de la Administración cuatro navíos en los próximos cuatro años. Este aumento del

³²⁷ AGS, SM, leg. 392, doc. 631, La Habana, 9 de octubre de 1729, conde de Bena y Masserano al virrey, marqués de Casafuerte, comunicándole cómo al carecer de armamento para armar el *Constante* había ordenado buscar el pecio de un navío de 60 cañones ocurrido 32 años antes para rescatar sus cañones, lo que se logró con éxito, pudiendo armar al *Constante* con cañones de 18 y 12 pulgadas. Se había previsto enviarlo a España suelto, cargado de caudales y tabaco. *Ibidem*, doc. 636, La Habana, 6 de diciembre de 1729, Juan María Delfino a Patiño. Le comunica haber recibido la orden del marqués de Mari y del virrey marqués de Casafuerte de armar y aparejar el *Constante* para que sirviera de almiranta de la flota, pues los navíos nuevos no debían navegar sueltos. *Ibidem*, doc. 644, La Habana, 11 de febrero de 1730. Dionisio Martínez de la Vega, gobernador de La Habana a Patiño, comunicándole la partida del *Constante* cargado de tabaco hacia Veracruz.

³²⁸ *Ibidem* doc. 732, “Queda entregada la orden al constructor Torres para que pase con Juan Pinto a Cuatzacoalcos, (...) no se van en la ocasión presente del *Blandón* por concluir el navío nuevo y reglar sus cuentas, y procuraré que antes de mi partida emprendan su viaje si hubiese ocasión, en esta se envían las clavazones y los herrajes necesarios quasi para construir el primer navío en dicho Coatzacoalcos...”

³²⁹ *Ibidem*, “Para cumplir los encargos que se me tienen providenciados en mi instrucción necesitaba quasi 40 días y por 20 más o menos me ha parecido no dejarle aquí a la contingencia de mayores gastos y aún dudosa su habilitación por falta de gente”.

ritmo de construcción obligó a ampliar las instalaciones del astillero, por lo que Torres también puso en marcha el proyecto de almacenes nuevos³³⁰.

Para aumentar la dotación de la Armada de Barlovento lamentablemente no encontró en el puerto habanero ninguna de las fragatas que habían sido apresadas a los contrabandistas holandeses en las costas de Tierra Firme por la escuadra Guardacostas al mando del capitán de navío Justiniani. Las que estaban en un relativo buen estado habían sido vendidas y el resto tenían tantas maderas podridas que habían sido echadas al través³³¹.

Por ello decidió incorporar a la Armada la única fragata que quedaba en buen estado: la *Aránzazu*, que había llegado a La Habana en noviembre con los buques *San Esteban* y *Blandón*. Torres dispuso que dos de esas tres embarcaciones que habían llegado enviadas por Patiño desde Cádiz con tropa, herrajes y clavazones, pasaran a engrosar la Armada caribeña junto con el navío *Retiro*. Para ello ordenó a Ignacio Dauteville, el comandante de la escuadra, navegar hacia Veracruz con *el Retiro*, *el Blandón* y la fragata *Aranzazu*, una vez que los navíos hubiesen sido liberados de sus respectivas cargas³³². Allí les esperaba el *San Juan*, con el que debían hacerse cuanto antes a la vela para repartir los situados, permaneciendo luego en las costas de Tierra Firme hasta que fueran relevados al año siguiente. Por lo que respecta al *San Esteban*, el tercer buque de los que había enviado Patiño desde Cádiz, Torres decidió que fuera recorrido para hacer el tornavieje incorporado a su escuadra.

Una de las mejores noticias que Torres pudo comunicar a Patiño desde La Habana fue la llegada a Portobelo de la flota de Galeones al mando del teniente general Manuel López Pintado. Y sin duda la peor de las noticias que le esperaban fue la confirmación del naufragio del bergantín de su propia escuadra, el *San Miguel*, durante el huracán de finales de octubre. Se había

³³⁰ Ibídem, "Se han empezado a proyectar los almacenes, en lo que ahora se está atendiendo, como así mismo en sacar al pregón el asiento de cuatro navíos, dos como el *Fuerte* y dos como el *Constante* y con la obligación de dar uno cada un año, hace dos días se empezaron dichos pregones, presentando las medidas, gruesos de maderas y herrajes, espero se logre dicho asiento con muchas más ventajas a los costos que hasta ahora han tenido los que se han fabricado por administración de la Real Hacienda".

³³¹ Ibídem. No sólo en este legajo hay múltiples testimonios sobre lo que habitualmente se hacía con las embarcaciones apresadas a corsarios. Tras ser profundamente revisadas por alguno de los constructores del astillero habanero, quien emitía un informe sobre su estado, en una Junta formada por el gobernador de la plaza, el comandante, oficiales y constructores se decidía si se carenaban y enviaban a España, si se vendían o si se echaban al través.

³³² Ibídem, doc. 732, "...y disponer la salida del *Blandón* y *Retiro* y *Aranzazu* para la Veracruz, donde es preciso completarse de gente y víveres para seguir campaña según quedó allá dispuesto con el virrey, y en una embarcación que partió de aquí luego que llegué, repetí la instancia, para que todo lo tuviesen pronto en aquel puerto, a fin de que a su arribo no tuviesen más demora".

perdido toda su carga y de entre sus restos sólo se habían podido recuperar algunas cajas con las herramientas de la Casa de la Moneda, que Torres ordenó se enviaran a Veracruz³³³.

Una vez que Torres puso en marcha todas las actividades mencionadas, desde mediados de abril pasó a inspeccionar la bahía de Jagua. Mientras tanto, en el puerto habanero un oficial de su escuadra quedó encargado de supervisar las tareas de traspasar la carga del *Retiro* al *Nuevo Conquistador*, así como las de lastrarlo, armarlo, arbolarlo y concluir los últimos remates con la finalidad de poder emprender el tornaviaje a finales de mayo, como Torres había previsto.

Con la escuadra formada por el *Conquistador* como capitana, el *Gallo* como almiranta, y el *San Esteban*, llevando un importante tesoro³³⁴ para la Real Hacienda, Torres se hizo a la vela el 26 de mayo, llegando felizmente a Cádiz el 14 de julio³³⁵, coincidiendo con los preparativos que se estaban ultimando en el puerto gaditano para habilitar una gran flota de guerra formada por tres escuadras, mandada por el teniente general marqués de Mari que, apoyada por una escuadra inglesa al mando del almirante Waggoner, debía conducir tropas españolas a los ducados italianos de Toscana, Parma y Piacenza. El mando de una de las tres escuadras que formaron la flota española se entregó a Rodrigo Torres³³⁶.

Durante el año que duró esta expedición de Azogues el joven Arriaga acumuló experiencias de distinto cariz. Vivió su primer huracán tropical que no acabó en naufragio de milagro, conoció al virrey de Nuevo México, cuando acudió a su corte a entregarle los pliegos de la madrileña, el cual no dudó en recomendarle encarecidamente al ministro Patiño y solicitar un ascenso para él, que le sería concedido durante el tiempo que duró la expedición de Azogues dentro de la política de ascensos de la Secretaría de Marina, es decir, sin la influencia del virrey. Pero quizás lo más destacado fue la relación que estableció con el jefe de la escuadra, Rodrigo Torres, cuya actuación en los distintos aspectos que tuvo la campaña, así como en las tensas situaciones que vivieron, fue el mejor magisterio para los jóvenes oficiales que las compartieron. Tuvo ocasión de conocer de primera mano las posibilidades del

³³³ *Ibidem*.

³³⁴ *Ibidem*, doc. 733, El *Conquistador* llevó 2.240.483 pesos de plata y frutos (grana, añil, achiote, vainillas, chocolate) y cajones de regalo por un valor de 522.673 pesos. El *Gallo* llevó 2.250.969 pesos de plata y frutos y regalos por un valor de 1.638.269 pesos.

³³⁵ GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, p. 280.

³³⁶ AGS, SM, leg. 429. La flota, a su vez, estaba formada por tres escuadras, respectivamente al mando de los tenientes generales marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo Torres.

astillero habanero, así como de tener un primer contacto con muchos de los problemas de la construcción naval. Por lo que respecta al papel militar de la Armada en Indias, sin duda nunca olvidaría la importancia de la permanente defensa de las costas caribeñas para impedir el contrabando.

Arriaga volvió a navegar a las órdenes de Torres en bastantes ocasiones posteriores, bien como miembro de la tripulación de su navío o comandando alguno de los barcos de su escuadra.

3.3 En otros mares: Arriaga y el transporte de tropa a Italia (1731).

El fallecimiento sin herederos directos de Antonio de Farnesio, duque de Toscana, el 20 de enero de 1731, precipitó una vez más la situación internacional que durante todo 1730, es decir, desde la firma del Tratado de Sevilla el 9 de noviembre de 1729, se hallaba en una fase de temporización por parte de Francia e Inglaterra, al no presionar lo suficiente al emperador Carlos VI para que facilitara la entrada de tropas españolas en los ducados italianos de Toscana, Parma y Piacenza. En España Felipe V, aprovechando la situación creada por el fallecimiento del duque de Toscana, había ordenado el armamento de una importante flota para trasladar los contingentes de tropa a Italia, donde estaba decidido a instalar al infante Don Carlos incluso recurriendo a la fuerza.

Francia e Inglaterra daban largas a los emisarios españoles de Felipe V, tratando de evitar una confrontación con el emperador. Sin embargo, Inglaterra, la más perjudicada por la política de represión del contrabando en Indias, que Patiño había ordenado persistiera³³⁷ mientras no se cumpliera el pactado asentamiento de las guarniciones españolas en Italia, había iniciado negociaciones por su cuenta con Austria, puenteando a Francia y poniendo sobre el tapete la cuestión de la pragmática sanción que tanto preocupaba a Carlos VI³³⁸.

Patiño y su hermano, el marqués de Castelar, ministro de Guerra, habían ordenado a lo largo de 1730 la concentración de los regimientos que debían trasladarse a Italia en Barcelona y Cádiz, así como la habilitación de

³³⁷ AGI, México, leg. 497. Correspondencia durante 1730 de Patiño con el marqués de Casafuerte. AGS, Estado, leg. 7.017. *Ibidem*, leg. 6.880.

³³⁸ BETHENCOURT, A.: *Patiño en la política exterior...*, p 42.

una gran flota de guerra de más de 25 velas, compuesta por tres divisiones. Esta ostentación del potencial bélico no fue sólo un alarde, sino preparativos de guerra reales que respondieron a la firme decisión de Felipe V de asentar sus tropas en los ducados italianos que debían pasar a manos del infante Don Carlos, incluso por la fuerza, ante la negativa del emperador, quien apoyado por el duque de Toscana había introducido sus tropas en el ducado.

La determinación de Felipe V venía avalada por varios artículos secretos del tratado sevillano que establecieron el compromiso de la declaración inmediata de guerra por parte de los tres firmantes en el caso de la negativa o resistencia del emperador al consentimiento de introducir tropas españolas en las plazas italianas³³⁹. Desde la primavera de 1730 sólo la actitud contemporizadora de Francia e Inglaterra había conseguido evitar la guerra.

La muerte de Antonio de Farnesio dejó a Carlos VI sin su apoyo, a lo que se sumaron los intentos de acercamiento de Francia hacia España, por lo que el emperador terminó por ceder a las presiones de Inglaterra y, a cambio del reconocimiento de la pragmática, permitió que el infante Don Carlos se instalara en los ducados italianos apoyado por 6.000 soldados.

Este es el contenido esencial del tercer Tratado de Viena, firmado el 22 de julio de 1731 entre Austria, España e Inglaterra, en virtud del cual los preparativos de guerra contra Austria, que había estado organizando Patiño, en vez de en una amenaza real, se convirtieron en un ostentoso alarde de poderío bélico, ya que su única finalidad fue la de transportar al infante español y a los soldados a Italia y garantizar su instalación en las plazas de los ducados³⁴⁰. En virtud del tratado una escuadra inglesa formada por 16 velas, al mando del almirante Charles Wagger, acompañaría a la flota española, para disuadir al emperador de una posible utilización de las numerosas tropas que había estacionado en los ducados italianos durante 1730 y garantizar la entrega sin contratiempos de las plazas italianas por parte de las tropas austriacas a las españolas.

Cuando Rodrigo Torres, que ya había sido ascendido a teniente general³⁴¹, llegó con su escuadra de Azogues al puerto de Cádiz en julio de 1731, no tardó mucho en recibir la orden de incorporar el *Gallo*, el *Conquistador*

³³⁹ *Ibidem*, p. 36.

³⁴⁰ OZANAM, D.: "La política exterior...", pp. 610-613. AGS, SM, leg. 429, Cádiz, agosto-septiembre de 1731: Señas y órdenes generales que se han de observar en la presente Armada que pasa a Italia esta campaña. Estado de la Armada de SM que en la presente expedición pasa a Italia con expresión del número, nombres, artillería y tripulaciones de los navíos que la componen y de los capitanes que los montan, de los jefes que la mandan con sus tres divisiones en que debe ir ordenada y de las insignias que cada división deberá llevar.

³⁴¹ AGMAB, leg. 620/1211.

y el *San Esteban* a la gran flota que con tanta ostentación se estaba aprestando y de comandar una de sus tres divisiones (la tercera en rango jerárquico), sustituyendo al conde de Clavijo, que por ser más joven pasó a ser segundo jefe de una de las divisiones³⁴². A Francisco Cornejo se le entregó el mando de la segunda división y al propio marqués de Mari además del de la flota el de la primera división.

Tal fue la importancia concedida por los monarcas a esta expedición que no se ahorraron detalles ni en el apresto de la flota ni en los preparativos logísticos. Se redactaron instrucciones con distintos y detallados planes de batalla, órdenes de marcha, un código completo nuevo de señales de reconocimiento, incluso señas particulares para cada uno de los buques de las tres divisiones. Todas ellas excepcionalmente se imprimieron, lo que denota la importancia que se le dio a esta expedición³⁴³.

La flota de Mari en su conjunto se hizo a la vela en Cádiz entre finales y principios de agosto rumbo a Barcelona, primer punto de encuentro estipulado para reunir el conjunto de las escuadras española e inglesa. En las órdenes que Patiño había redactado para el marqués de Mari constaba explícitamente que ambas escuadras podían navegar juntas o separadas, en función de lo que dispusieran sus respectivos comandantes, pero siempre evitando disputas, sobre todo por el barlovento o la retaguardia³⁴⁴. El alférez de navío Julián de Arriaga participó en esta campaña embarcado de nuevo junto a Rodrigo Torres como oficial de órdenes del navío *La Reina*, cuyo mando ostentaba el propio Torres. El *Reina* armaba 70 cañones y contaba con 650 tripulantes, por lo que fue designado como capitana de la tercera división de la flota, cuyo mando también se encomendó a Torres³⁴⁵.

A Barcelona fueron llegando contingentes de tropa, armamento y víveres desde los puertos de Málaga y Alicante hasta que todo estuvo dispuesto y, finalmente, el 17 de octubre de 1731, ambas flotas se hicieron a la vela. La flota española del marqués de Mari la compusieron 25 navíos, a los que se unieron las 7 galeras de la escuadra de Galeras del Mediterráneo al mando de Miguel Reggio y 48 embarcaciones de transporte que llevaron 7.483 hombres. La flota del almirante Charles Wagger la formaron 16 navíos.

Las tropas españolas desembarcaron en Livorno a principios de noviembre y el 27 de diciembre llegó el infante, que había hecho el viaje por tierra hasta Antibes, donde había embarcado en la galera capitana de la

³⁴² AGS, SM, leg. 429, Madrid 26 de agosto de 1731, Patiño al teniente general, marqués de Mari.

³⁴³ AGS, SM, leg. 429.

³⁴⁴ *Ibidem*.

³⁴⁵ AGMAB, Oficiales de Guerra, Cádiz, leg. 2.848.

escuadra de Galeras. Concluido el desembarco de tropas, armamento y enseres terminó también la misión de la flota, que a continuación regresó a Barcelona, donde se ordenó a los mandos concentrarse en el puerto de Alicante. Solamente a Miguel Reggio, príncipe de Campoflorido, se le ordenó que dirigiera su escuadra de galeras hacia Cartagena, su puerto base, desde donde debía retomar las campañas de corso contra los argelinos³⁴⁶.

El éxito de la expedición que se desarrolló rápidamente y sin ningún contratiempo animó a Felipe V a afianzar su presencia en el Mediterráneo, emprendiendo la conquista de la plaza de Orán. Con el mayor de los secretos en cuanto al objetivo, para gran inquietud de Austria, que temía un inminente ataque a los reinos de Nápoles y Sicilia, se empezó a preparar la nueva campaña de reconquista de la plaza norteafricana. El mando de las tropas que iban a intervenir en el desembarco se entregó al conde de Montemar, y bajo su supervisión se concentraron tropas, armamento y pertrechos en Alicante, desde donde se transportarían a Orán en algunos de los navíos de la flota de Mari que habían participado en la campaña italiana, aprovechando que estaban tripulados, armados y equipados³⁴⁷.

Para el teniente general Rodrigo Torres Patiño tenía otros planes, por lo que le ordenó regresar a Cádiz en el *Reina* llevando consigo la tripulación, entre cuyos integrantes se encontraba Julián de Arriaga³⁴⁸.

La falta de incidentes durante la expedición de transporte de tropas y enseres a Italia y la rapidez con se efectuó se refleja en la escasa documentación relacionada con los navíos de la flota, lo que no nos permite seguir de forma específica el rastro del *Reina* y de Julián de Arriaga durante la campaña.

3.4 De nuevo en Indias con la flota de la Carrera de 1732.

Al llegar a Alicante al frente de su escuadra al teniente general Rodrigo Torres le esperaba la orden de regresar con su navío *La Reina* a Cádiz para

³⁴⁶ AGS, SM, leg. 429. MARQUÉS DE SAN FELIPE *Comentarios de la guerra de España...*, p. 601. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada...*, t. VI, pp. 198-199.

³⁴⁷ PULIDO, I.: *José Patiño...*, p. 289. Sobre esta campaña amplía el punto de vista transmitido por la historiografía española: EPALZA FERRER, M.: "La expedición de Alicante para la toma de Orán (1732) y su seguimiento en Túnez", en *Sharq Al-Andaluz, estudios mudéjares y moriscos*, nº 2, 1985, pp. 11-18. SANCHEZ DONCEL, G.: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Toledo, 1991. ALBEROLA ROMÁ, A.: "La expedición contra Orán del año 1732. El embarque de tropas por el puerto de Alicante" en http://www.alicante-ayto.es/documentos/cultura/publicaciones/lqnt_1/3pdf.

³⁴⁸ AGS, SM, leg. 392.

asumir el mando de una nueva flota de la Carrera³⁴⁹, formada por 4 navíos de guerra y 16 mercantes, que debía hacerse a la mar en junio de 1732 y que ya se estaba aprestando.

Cuando Arriaga desembarcó del *Reina* en diciembre de 1731, finalizada la campaña italiana, solicitó una licencia de tres meses para ausentarse del servicio, que Patiño le concedió³⁵⁰. El ministro de Marina además autorizó que se le pagara el sueldo del tiempo que durase la licencia, lo que no era habitual³⁵¹. Desconocemos qué hizo Julián de Arriaga durante los tres meses que permaneció de permiso, pero hay constancia de que mientras disfrutó la licencia del servicio fue ascendido a teniente de fragata, en febrero de 1732, justamente al año de su última promoción³⁵². El flamante teniente de fragata Arriaga fue destinado al *Rubí*, uno de los cuatro buques de guerra que iban a convoyar la flota a Nueva España y que además iba a ser la capitana de la escuadra³⁵³.

Arriaga en 1729 ya había vivido la experiencia de convoyar una flota de la Carrera, que además había supuesto un éxito comercial. Ahora en 1732 con la flota de Torres la experiencia iba a ser muy distinta y, sin duda, le supuso una buena lección sobre el sistema de flotas por el que se regía el comercio indiano, amén de permitirle entrar en contacto con los poderosos consulados de comerciantes de ambos lados del Atlántico.

La firma del Tratado de Sevilla en 1729 había contribuido a recuperar la fluidez del tráfico colonial, permitiendo la llegada a la metrópoli regularmente de abundantes caudales con los que Patiño había podido financiar la puesta a punto de la maquinaria de guerra para instalar tropas españolas en los ducados italianos que debían pasar a manos del infante Don Carlos y para la recuperación de Orán³⁵⁴. Esta normalización del tráfico ultramarino, junto con el grato recuerdo del éxito de la última feria, celebrada en Jalapa en 1729, fundaron las buenas expectativas que comerciantes hispanos y políticos se

³⁴⁹ AGS, SM, leg. 392.

³⁵⁰ AGMAB, Oficiales de Guerra, Cádiz, leg. 2.848, Sevilla, 31 de diciembre de 1731 despacho de Patiño concediendo la licencia del Real Servicio por tres meses a Arriaga.

³⁵¹ *Ibidem*, Sevilla 11 de junio de 1732. Patiño a Salvador de Olivares, tesorero de Marina del departamento de Cádiz, confirmándole tanto la concesión de la licencia como el permiso para que se le abonara el sueldo de los tres meses que había estado con licencia del Real Servicio.

³⁵² AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/86. AGS, S leg.766, folio 82, Patente de teniente de fragata.

³⁵³ Archivo Museo Naval (AMN) Ms. 1991, folio 346, *Listado de oficiales sueltos que sirven en la real Armada, enero 1733-1715*. "El teniente de fragata Julián de Arriaga sirve su empleo en el *Rubí* con 30 escudos de vellón de sueldo, capitana de la flota que pasó a Nueva España al mando de Torres".

³⁵⁴ PULIDO, I.: *José Patiño...*, p.286.

prometieron para la flota que se estaba aprestando. Un exceso de optimismo que les llevó a no prestar la atención debida a las advertencias del virrey novohispano cuando se enteró de la cantidad de mercancías que se había previsto trasportara la flota³⁵⁵.

De las negociaciones que habían mantenido Patiño y el embajador británico Benjamin Keene en Sevilla durante los meses de enero y febrero de 1732 para normalizar el comercio americano, Inglaterra, a cambio del apoyo que había dado para instalar al infante Don Carlos en los ducados italianos, había conseguido el reconocimiento del derecho a navegar por aguas indianas entre sus colonias y su metrópoli y una licencia para que la Compañía del Mar del Sur enviara a Veracruz un navío de permiso coincidiendo con la flota de ese año³⁵⁶.

Cuando el virrey de México, marqués de Casafuerte, tuvo noticias de la cantidad de mercancías que los flotistas habían previsto enviar y de la concesión de la licencia a la Compañía del Mar del Sur, avisó alarmado a Patiño de que los mercados del virreinato aún se hallaban saturados de mercancías de la última flota y del último galeón de Manila.

A pesar de las advertencias, la flota zarpó de Cádiz el 2 de agosto y llegó a Veracruz el 28 de octubre siguiente³⁵⁷. Mientras se procedió a la descarga de los navíos, el virrey publicó las órdenes para la realización de la correspondiente feria en Jalapa, hasta donde se transportó toda la carga de los navíos, que quedó inmovilizada hasta que terminaran los intercambios, como prescribían las reglas que él mismo había redactado para la flota de 1729. Por el contrario, la carga del navío de permiso, que era mucho más barata, pudo ser sacada de Veracruz por los compradores una vez realizada su adquisición en el mismo puerto, lo que provocó que los comerciantes mayoristas mexicanos prefirieran acudir a los vendedores ingleses, dejando de lado las mercancías de los flotistas.

En consecuencia, a mediados de enero de 1733 los comerciantes españoles aún no habían conseguido vender su mercancía en la feria, lo que motivó sus protestas, puesto que los retrasos en el regreso de la flota les suponían gastos extraordinarios de tripulaciones y reparaciones de los bajeles al permanecer tanto tiempo inmovilizados en las cálidas aguas tropicales³⁵⁸. El

³⁵⁵ WALKER, G.: *Política española...*, pp. 234-235.

³⁵⁶ A. BETHENCOURT, *Patiño en la política exterior...*, pp. 39-40. OZANAM, D.: "La política...", pp. 612-613. WALKER, G.: *Política española...*, p. 234.

³⁵⁷ A. GARCÍA-BAQUERO, *Cádiz...*, t. I, p.278.

³⁵⁸ STEIN, S. J. y STEIN, B. H.: *Plata, comercio y guerra*, Barcelona 2002, p. 230. Precisamente por estos motivos el Proyecto de 1720 que había redactado Patiño fijó en siete meses el tiempo máximo de permanencia de una flota en Veracruz.

virrey se vio obligado a levantar la prohibición de mantener la mercancía inmovilizada en Jalapa hasta que terminara la feria.

Esto provocó que los minoristas, que no podían invertir grandes sumas en mercancías que no podían vender enseguida, se animaran a comprar a pesar de los precios más elevados, renaciendo los antiguos enfrentamientos entre flotistas y mayoristas y minoristas criollos con los que la reglamentación de Casafuerte había intentado acabar.

Finalmente, cuando el virrey clausuró la feria en marzo de 1733, a los flotistas aún les quedaba mucha mercancía, viéndose obligados algunos de ellos a quedarse en Jalapa hasta conseguir venderla. Este fracaso evidenció que la causa de todos los problemas había sido el navío de permiso. Cuando en 1729 había zarpado la flota de Cádiz, España aún estaba en guerra con Inglaterra, por lo que no se había dado licencia a la Compañía del Mar del Sur para que enviara un navío, y ese mismo año, una vez que el virrey había reglamentado, a petición de los comerciantes españoles, el sistema de compra-venta en una feria regulada, no habían surgido problemas entre éstos y los comerciantes mexicanos, vendiéndose toda la carga de la flota enseguida. Así pues, a causa de la competencia del “navío de permiso” los resultados económicos de la flota de 1732-33 supusieron una gran decepción por la cantidad de mercancía que quedó sin vender en Jalapa³⁵⁹.

Una vez clausurada oficialmente la feria de Jalapa por el virrey a finales de marzo, y habilitados y cargados los navíos de guerra con el tesoro y frutos del país (añil y grana) para la Real Hacienda, Torres, en su calidad de comandante de la flota, ordenó iniciar el viaje de regreso con la mayoría de los flotistas el 25 de mayo, llegando a La Habana entre el 24 y el 27 de junio. Dejó tras sí la ciudad de Veracruz atacada por una epidemia de fiebre amarilla, muriendo durante la travesía todos los infectados que se habían embarcado.

La flota permaneció en el puerto de La Habana cargando tabacos, azúcar y cueros hasta el día 13 de julio en que se hizo a la vela. El 14 por la noche empezó un huracán que desarrolló una enorme fuerza durante los dos siguientes días (“en que huracanes nunca vistos corrió toda la aguja”³⁶⁰), provocando que los buques desarbolados y a la deriva vararan o quedaran encallados en los Cayos de la Cabeza de los Mártires. La capitana de la flota, *El Rubí*, varó al noroeste del Cayo de Matacumbe, quedando la bodega

³⁵⁹ WALKER, G.: *Política española...*, p. 236.

³⁶⁰ AGI, Contratación, leg. 5.102, *Breve noticia de lo sucedido en el naufragio y navegación de la flota del cargo del jefe de escuadra Don Rodrigo Torres*, Cartas de generales de Armada, Papeles del general D. Rodrigo Torres, año 1733. Transcrito en GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, t. I, pp. 384-387.

anegada con más de ocho codos de agua. Excepto un marinero, que murió a consecuencia de un golpe del timón al varar, se salvaron toda la tripulación, oficiales y pasajeros.

Torres enseguida ordenó echar al agua toda la artillería para mantener el navío derecho evitando que, al quedar volcado sobre la valiosa carga, ésta se hundiera en la arena desapareciendo para siempre. Sólo así podrían posteriormente los buzos extraer la plata, artillería, fardos, zurrones y baúles de entre los restos del casco, casi anegado por completo. Esta operación había que llevarla a cabo antes de que los embates de la mar terminaran por desbaratar la nave y hundirla en las profundidades³⁶¹.

Es de suponer que debido a los violentos embates de la mar y a los golpes de los cascos contra las piedras, entre los supervivientes hubiera muchos heridos y enfermos. Nos consta que uno de ellos fue el propio Torres, quien necesitó varios días para reponerse de sus heridas en la espalda y en las manos, viéndose imposibilitado para dirigir las operaciones de rescate, por lo que delegó su autoridad en Julián de Arriaga, a quien transmitió las providencias que se debían tomar y quien llegó a firmar las diligencias y los pliegos dictados por Torres al no poder hacerlo él mismo³⁶².

Una vez que la capitana quedó estabilizada, Torres, a través de Julián de Arriaga, coordinó una serie de medidas para socorrer y alimentar a los supervivientes y proceder al rescate del tesoro y mercancías de forma ordenada y controlada. Para ello ordenó: montar un campamento en tierra, que se repararan las lanchas y botes que no se hubieran perdido para utilizarlos en los trabajos del rescate así como para localizar a otros supervivientes a lo largo de la costa. Igualmente ordenó que se montaran dos pequeñas baterías de 4 cañones en torno al campamento para defender el tesoro que se fuera rescatando y que se armaran dos de las embarcaciones menores que habían podido reparar para defender los cascos de los buques varados que aún contenían cofres con el tesoro de la Real Hacienda³⁶³.

Por suerte, la almiranta había quedado varada intacta, a unas 8 leguas de la capitana, y su tripulación había podido salvar casi todo el tesoro y los víveres, que fueron repartidos con los supervivientes de la capitana, que los habían perdido³⁶⁴.

³⁶¹ AGS, SM, leg. 493, La Habana, 8 de noviembre de 1733, Rodrigo Torres a Patiño.

³⁶² *Ibidem*.

³⁶³ AGI, Contratación, leg. 5102, Rodrigo Torres a Francisco de Varas, de la capitana de la flota en el Cayo de Matacumbe el Grande, 6 de agosto de 1733.

³⁶⁴ AGI, Contratación, leg. 5102, Rodrigo Torres a Francisco de Varas, de la capitana de la flota en el Cayo de Matacumbe el Grande, 6 de agosto de 1733: "...pues aunque me he hallado en otros varios temporales, con la ferocidad de este, ninguno. Dejo a la consideración de V.S. los

La suerte que corrieron el resto de los navíos que formaban la flota, tanto los de guerra como los del comercio, fue similar. Prácticamente todos los navíos que habían quedado varados o encallados se perdieron, destrozados por los embates de la mar o por los desperfectos ocasionados en los cascos al chocar contra las rocas. Milagrosamente la mayoría de las personas que iban a bordo se salvaron, algunos de forma rocambolesca, como el único superviviente de la fragata que llevaba el situado a la Florida, a la que el huracán sorprendió algo más al norte del canal de las Bahamas castigándola más duramente que a los bajeles de la flota, pues “se abrió en la mar”, desapareciendo todos sus pasajeros excepto uno que consiguió mantenerse a flote agarrado a una tabla.

Los capitanes de algunos de los navíos varados, cuyo estado no amenazaba con volcarlos, ordenaron disposiciones semejantes a las tomadas por Torres, de suerte que consiguieron rescatar parte de sus cargas y víveres en las lanchas antes de que los cascos se descuajaringaran. Con los víveres rescatados se pudieron socorrer a los supervivientes de otros bajeles que lo habían perdido todo³⁶⁵.

El mercante *San Ignacio* quedó descuartelado, pereciendo casi toda su tripulación salvo diez marineros. El único navío del que nunca más se supo fue uno de los navíos de 60 cañones de la Armada, el *África*, que acababa de ser construido en La Habana y realizaba su primera navegación en conserva de la flota cargado con tabaco para la Real Hacienda³⁶⁶.

La embarcación mejor parada fue una balandra que también navegaba en conserva de la flota, la cual milagrosamente consiguió refugiarse entre los cayos, de suerte que, aunque quedó desarbolada, pudo salvar la gente que llevaba a bordo y su carga de harina, con la que fueron socorridos los supervivientes hasta que les llegó ayuda.

Como esta balandra al no haber sido golpeada contra las rocas fue la embarcación menos dañada, Torres, una vez que pudieron ser rescatados durante dos largos días de trabajo toda la gente y los enseres que pudieron

lastimosos clamores y precisas necesidades que generalmente se habrán padecido, que en tantos navíos varados, solo dos reservaron sus víveres y muchos, inclusive *Infante* y yo que ni una onza de pan sacamos, además de los quebrantos de la salud, de golpez y piedra en tierra, de lo que me ha tocado la menor parte como a Juan de Arnao y a Guerrero que actualmente nos estamos curando ellos de pies y yo de manos y espalda”.

³⁶⁵ AGI, Contratación, leg. 5.102, papeles de D. Rodrigo Torres: “*El Rosario* de Murguía varó a cinco leguas de distancia de la capitana con tal fortuna que libró sus pasajeros, víveres y carga, El navío de D. Antonio Chávez, *Nuestra Señora del Carmen*, *San Antonio de Padua* y *Ánimas* le sucedió lo mismo que al *Rosario* a distancia de dos leguas de la capitana, siendo estos dos bajeles de mucho consuelo y alivio para los demás que no hubieron libertado nada”.

³⁶⁶ *Ibidem*.

salvarse de la capitana con una de las lanchas que les había quedado, ordenó a Julián de Arriaga que la habilitara como mejor pudiera para viajar con ella a La Habana a pedir socorro al gobernador de la plaza, llevando consigo a su oficial de órdenes, el alférez de navío José de San Vicente, portador de los pliegos en los que daba cuenta de lo sucedido al virrey Casafuerte. Torres había decidido enviar a España a Julián de Arriaga con la noticia del naufragio a la Corte, para lo cual Arriaga debía solicitar del gobernador el flete de una embarcación que navegara como aviso a la metrópoli³⁶⁷.

Casualmente, un día después de la salida de la flota de La Habana, el 14 de julio, había salido hacia Portobelo una balandra a la que también sorprendió el huracán, desviándola de su derrota hacia la bahía de Matanzas, donde pudo refugiarse hasta que el huracán amainó. Cuatro días después su capitán pudo proseguir su rumbo. Al pasar frente a los cayos vieron hasta 12 navíos de la flota varados, lo que motivó que el capitán decidiera regresar a La Habana a pedir socorro. El 21 entró en el puerto de La Habana con la noticia adelantándose a Arriaga y San Vicente

El gobernador de la plaza, Martínez de la Vega, enseguida dispuso que el constructor del astillero, Juan de Acosta, se dirigiese al lugar del naufragio con cuantos buzos hubiera disponibles para empezar a rescatar el tesoro antes de que se hundiera en la arena. Para ello, ordenó armar las tres balandras que encontró disponibles para que cubrieran las operaciones del rescate. Dispuso también que en las balandras se cargaran víveres para socorrer a los naufragos. Mientras estas primeras operaciones de rescate se llevaban a cabo, en La Habana se habilitarían más balandras para agilizar el traslado de la gente, dando preferencia a los heridos, enfermos, mujeres y a la parte del tesoro que ya hubiera sido rescatada³⁶⁸.

Aproximadamente hasta diez días después del naufragio los supervivientes no recibieron ayuda desde La Habana, y, teniendo en cuenta que en el puerto habanero sólo había tres balandras disponibles cuando les llegó la noticia, las operaciones de rescate y traslado de supervivientes y enseres que se pudieron salvar, debieron prolongarse algunos meses.

Julián de Arriaga y el alférez de navío José de San Vicente, que ejercía el empleo de oficial de órdenes de la escuadra, consiguieron llegar a La Habana con la balandra rescatada del naufragio precariamente reparada y

³⁶⁷ AGS, SM, leg. 2, doc. 138, Rodrigo Torres a Patiño, San Ildefonso, 28 de Julio de 1734. AGS, SM, leg. 493, Ciudad de México, 18 de agosto de 1733, marqués de Casafuerte a Patiño, transmitiéndole la información que había recibido de Torres, fechada el 21 de julio, que le había enviado el día 26 el gobernador de La Habana, el teniente general Martínez de la Vega.

³⁶⁸ AGS, S leg. 493, marqués de Casafuerte a Patiño, México 18 de agosto de 1733.

arbolada. Una vez en el astillero del puerto habanero fue debidamente arbolada, reparada y armada para que pudiera dar escolta a las embarcaciones que el gobernador Martínez de la Vega destinó a transportar a los supervivientes, la plata y la carga desde el lugar del naufragio hasta el puerto habanero, a medida que los buzos la fueran sacando a la superficie.

Muchos fueron los viajes que realizó la balandra escoltando las embarcaciones que transportaron el tesoro a medida que los buzos fueron sacando los cofres a la superficie, hasta que Torres, a finales de octubre, decidió dar por concluidas las operaciones de buceo “por los rigurosos tiempos”, que habían obligado varias veces a suspender las tareas de rescate. Finalmente, sobrevino un recio temporal que terminó por destruir los restos de los cascos de los bajeles y enterrar la artillería que aún no se había podido rescatar³⁶⁹.

Rodrigo Torres como comandante de la flota permaneció en el lugar del naufragio supervisando las tareas del buceo y el rescate de la plata y de la carga. Junto con los buzos que había enviado el gobernador de la Habana al lugar del naufragio, se personaron representantes de la Diputación comercial llevando consigo una serie de disposiciones que, consideraron, legitimaban su apropiación de los caudales rescatados de los buques mercantes de la flota. Torres se negó a reconocer todas las disposiciones argumentando enérgicamente que como comandante de la flota era él el único y máximo responsable, como así lo estipulaban las Leyes de Indias.

Para evitar futuros problemas, en vez de enfrentárseles abiertamente decidió congraciarse con ellos y utilizarlos encargándoles que fueran llevando la cuenta y razón de cuantos caudales fuesen sacando los buzos. Para tranquilizarlos, en primer lugar decidió que la plata que se fuera remitiendo al gobernador habanero viajara desde el lugar del rescate hasta La Habana vigilada por personas de su confianza que la entregarían al gobernador. Éste la depositaría en cofres cerrados con tres llaves: una que utilizaría el gobernador mismo en nombre de Torres y de los oficiales reales, otra la diputación y la tercera el maestro, de forma que sin la concurrencia de los tres no se pudiese sacar ni un peso.

También acordó con ellos que los gastos del buceo y del mantenimiento de los campamentos correrían por cuenta de la Diputación³⁷⁰.

³⁶⁹ *Ibidem*, Rodrigo Torres a Patiño, 19 de junio de 1734: “no fue dable bucear toda la artillería pues un recio temporal que desvió los cascos de los bajeles, enterró los cañones que faltan en la arena quedando la esperanza de que la misma mar vuelva a descubrirlos”.

³⁷⁰ AGI, Contratación, leg. 5102, Rodrigo Torres a Francisco de Varas, de la capitana de flota en Cabo Matacumbe el Grande, 12 de agosto de 1733: “...nunca toleraré, queriéndome negar la jurisdicción que como comandante general me toca sobre todos los navíos y comercio,

Antes de abandonar el lugar del rescate dejó al capitán de fragata Juan Francisco Arnau al frente del campamento, encargándole la vigilancia de los restos de la capitana, en la que aún quedaban 27 cajones de plata propiedad de la Real Hacienda que los buzos no habían podido sacar a la superficie, así como la de otros navíos con plata del comercio³⁷¹.

Cuando Julián de Arriaga, que había sido ascendido a teniente de navío en agosto, en pleno naufragio³⁷², llegó a La Habana junto a su compañero el alférez de navío José de San Vicente y hubo informado al gobernador de cuanto le había encargado Torres, solicitó embarcarse hacia Cádiz como le había ordenado Torres para llevar a la Corte la noticia del naufragio. Zarpó del puerto de La Habana el 21 de agosto, mandando el aviso *La Candelaria*³⁷³ que había fletado el gobernador. Llevaba consigo los pliegos para la Corte en los que Torres daba cuenta de todo lo acontecido.

Cumplida esta misión se restituyó a La Habana en enero de 1734, en uno de los cuatro navíos que Patiño envió a Cuba para que, junto con otro de los navíos de 60 cañones nuevos construidos por Juan de Acosta en La Habana, formaran la escuadra que debía conducir a España a oficiales, guarniciones y, por supuesto, el tesoro rescatado³⁷⁴.

Nada más llegar a La Habana esta escuadra, comenzaron las tareas de carga del tesoro y mercancías en los navíos, así como la habilitación y el armamento del navío nuevo, el *Europa*, supervisadas todas las operaciones por Julián de Arriaga, asistido por el asentista Juan de Acosta y el comisario de Marina, Lorenzo Montalvo³⁷⁵. Ante la falta de cañones para armar el *Europa*,

suponiendo la Diputación igual jurisdicción que yo cuando el rey declara que en lo civil anexo a sus negocios y dependencias les auxilie como lo ejecutaré (...) de lo que se infiere que deben estar en todo lo demás a mi disposición”.

³⁷¹ *Ibíd*em, 19 de agosto de 1733.

³⁷² AGMAB, leg. 620/86. Patente de teniente de navío del 19 de agosto de 1733.

³⁷³ AGI, Consulados, leg. 857, folios 51-54, La Habana, 14 de octubre de 1733, carta de los diputados del comercio en la Habana a los cónsules del Consulado de Cádiz, en la que avisan haber despachado el paquebote la *Candelaria* el 21 de agosto puesto a cargo del teniente de fragata D. Julián de Arriaga.

³⁷⁴ AMN, Ms, 1991, fol, 140: “D. Julián de Arriaga se presentó en Cádiz el 30.12.1733, ese día se le aclaró asiento en conformidad con R.O. del 16 del propio mes participada por D. José Patiño a D. Salvador de Olivares, intendente general, en que se expresa haber resuelto SM que este oficial, que últimamente vino despachado desde el sitio de Matacumbe el Grande, por el jefe de escuadra D. Rodrigo Torres, con la noticia de la pérdida de la flota de su cargo y el recobro del tesoro de ella, se restituirá a La Habana, haciendo el servicio de tal teniente de navío en uno de los cuatro destinados a pasar al mismo puerto para conducir a España el mencionado tesoro”.

³⁷⁵ Lorenzo Montalvo fue nombrado comisario de Marina por José Patiño en 1731 en sustitución de Juan Pinto, a quien había destinado a Coatzacoalcos para hacerse cargo de la construcción naval y de la del astillero. Montalvo llegó a La Habana en 1732, manteniendo una estrecha colaboración con el asentista Juan de Acosta. Cfr.: CRUZ HERMOSILLA, E. DE LA:

que había sido destinado a ser la capitana de la escuadra, y por lo tanto iba a llevar en sus bodegas la mayor parte del tesoro rescatado hasta ese momento, hubo que echar mano de toda la artillería disponible en La Habana.

La colaboración entre Arriaga, Acosta y Montalvo para aprestar el navío nuevo y cargar el tesoro les permitió conocerse y sentar las bases de una estrecha relación que mantuvieron mientras vivieron y que resultó muy fructífera para el desarrollo del astillero habanero durante la etapa ministerial de Arriaga.

Cuando en abril, finalmente, la escuadra estuvo presta para zarpar, Torres y Arriaga, ejerciendo éste su empleo de teniente de navío en el *Europa*, se hicieron a la vela desde La Habana, y, tras una travesía sin ningún contratiempo, el 19 de junio arribaron a Cádiz con su valiosa carga³⁷⁶.

Antes de partir hacia Cádiz, Torres había dejado redactadas unas instrucciones destinadas al comisario de Marina, Lorenzo Montalvo, para resguardar el pecio de los cazadores de tesoros y supervisar futuras campañas de buceo que se hicieran para rescatar sus restos. No debía permitirse a nadie pasar al lugar del naufragio, y cuando se hiciera sólo se autorizaría el rescate de los pertrechos y del caudal sin registrar que transportaba el mercante *San Ignacio*. Previamente Montalvo debía redactar la licencia pertinente a los buzos, cediéndoles un porcentaje de entre el 6 y el 8 por ciento de lo rescatado, que quedaría registrado en la Cajas Reales.

Pasado un tiempo, Lorenzo Montalvo, en cumplimiento de las órdenes de Torres, organizó una nueva campaña de rescate del pecio, consiguiendo recuperar gran parte de la carga y de la plata. Sin embargo, cuando intentó controlar el registro oficial de la plata en las Cajas Reales de La Habana por los oficiales reales, éstos le excluyeron del registro. Su protesta formal ante el

“Lorenzo Montalvo, figura señera de la Armada” en *Revista general de Marina*, 202, 1982, pp. 17-23. PARCERO TORRE, C.: “La élite habanera en la segunda mitad del siglo XVIII: Lorenzo Montalvo, intendente de Marina de La Habana” en *Élites urbanas en Hispanoamérica: de la conquista a la independencia*, coords. GARCÍA BERNAL, M. C., NAVARRO GARCÍA, L., RUIZ RIVERA, J. B., 2005, pp. 229-240.

³⁷⁶ AGS, SM, leg, 493, La Habana 8 de noviembre de 1733, Rodrigo Torres a Patiño: “queda entregada toda la plata, habiéndose verificado en la capitana que con cuatro cajones que últimamente vinieron del Real, solo faltan tres de particulares y una barra de S.M., su Peso: 135 marcos; en el *Infante* nada, y en la almiranta no se ha verificado todavía si no es la plata de S.M. en que se echan de menos siete barras sin que se sepa su peso, en toda la semana que viene se empieza a restituir dicha plata a la fuerza.

En cuanto a los frutos se continúa su beneficio, habiéndose recogido ya cuanto se ha podido de los reales y 37 zurrone de la capitana, así que sólo se echan de menos 32 entre añil y grana, aunque formalmente no se podrá verificar hasta que se pese.

nuevo gobernador de la Isla, Francisco de Güemes y Horcasitas³⁷⁷, quedó sin respuesta³⁷⁸.

Un año después, Patiño le exigió remitir a la metrópoli la totalidad de la plata rescatada, puesto que se había comprobado que faltaban algunas cantidades. Entonces Montalvo denunció formalmente al ministro que la cantidad de plata que todavía faltaba correspondía a la sexta parte de la cantidad total rescatada, que los oficiales reales de La Habana se habían quedado para su provecho. Precisamente para evitar que controlara el último recuento le habían excluido de intervenir en el registro oficial, como ya había denunciado anteriormente al gobernador de La Habana³⁷⁹.

A pesar de este incidente, que, sin duda, absorbió la atención y dedicación de cuantos trabajaban en el astillero de La Habana, la construcción de los navíos encargados por la Secretaría de Marina a Juan de Acosta prosiguió a buen ritmo. Cuando hubo que proceder a armar el que se terminó en noviembre de 1734, Juan de Acosta y Lorenzo Montalvo, como ya se había hecho anteriormente con otros pecios³⁸⁰, decidieron enviar una balandra a rescatar los cañones que los buzos no habían podido sacar antes por el persistente mal tiempo que hacía muy peligrosas las tareas de rescate para los buzos. En esta ocasión tuvieron más suerte y se pudieron recuperar dos cañones de calibre de 18 pulgadas del *Rubí*, siete de la almiranta, diez del calibre de 12 pulgadas del *Infante*, dos de 8 pulgadas del *Ferri*, diez y siete de 6 pulgadas del *San Francisco*, más diez y siete palanquetas y cuarenta y ocho granadas³⁸¹.

Una vez que la escuadra de Torres llegó a Cádiz en junio de 1734, casi dos años después de la partida de la flota hacia Veracruz, el teniente general fue llamado a la Corte para rendir cuentas personalmente ante Felipe V. En

³⁷⁷ Sobre este personaje cfr.: M^a C. GONZÁLEZ ECHEGARAY, *El virrey Revillagigedo y sus orígenes*, Santander, 1990. El teniente general Juan Francisco Güemes y Horcasitas había tomado posesión del cargo el 18 de marzo de 1734. El 9 de julio tomó posesión del virreinato de Nueva España. En 1749 le fue concedido el título de Castilla de conde de Revillagigedo. En 1755 fue relevado del cargo de virrey y nombrado consejero del Consejo de Guerra. Murió en Madrid en 1766 con 85 años.

³⁷⁸ AGS, SM, leg. 493, La Habana, 8 de septiembre de 1734, Lorenzo Montalvo a Patiño.

³⁷⁹ *Ibíd.*, La Habana, 7 de julio de 1735, Lorenzo Montalvo a Patiño.

³⁸⁰ AGS, SM, leg. 392, La Habana, 9 de octubre de 1729, conde de Bena y Masserano al virrey marqués de Casafuerte, comunicándole que al carecer de armamento para el *Constante*, recién fabricado en el astillero habanero, había ordenado bucear el pecio de un navío de 60 cañones de 1697, logrando rescatar 32 cañones de 18 y 12 pulgadas de calibre, con los que había ordenado armar el navío para que pudiera viajar a España con caudales y tabaco en conserva de la flota del marqués de Mari como le había ordenado.

³⁸¹ *Ibíd.*, La Habana, 17 de noviembre de 1734, Lorenzo Montalvo a Patiño.

julio Torres se trasladó a La Granja de San Ildefonso, donde se encontraba el monarca con sus ministros.

Torres aprovechó su estancia cortesana para solicitar de Patiño alguna recompensa para Arriaga y San Vicente, los oficiales de la escuadra que con pericia habían conseguido llegar a La Habana con el destartado bergantín, llevando la noticia del naufragio y que con tanto celo le habían apoyado durante las operaciones de rescate:

...En cumplimiento de mi obligación no puedo menos de hacer presente a V.E. la especialidad con que en mi naufragio de la flota se esmeraron en el cumplimiento de su obligación el teniente de navío D. Julián de Arriaga y el alférez de navío D. José de San Vicente que durante mi viaje ha hecho de oficial de órdenes muy a mi satisfacción, (...) por cuyo medio de ambos logré el mayor alivio que me obliga a hacerlo presente a V.E. para que enterado S.M. se sirva atenderles con alguna distinción que sirva de estímulo a los demás para que igualmente desempeñen los encargos como lo han hecho los referidos...³⁸²

Mientras Torres permanecía en la Corte contando sus peripecias, el teniente de navío Arriaga, como oficial destinado en el departamento gaditano, había sentado plaza como miembro de la dotación del navío de línea *San Fernando*³⁸³. Patiño no se hizo de rogar y respondió con prontitud y generosidad a la petición de algún reconocimiento para Arriaga que le había hecho Torres, mientras había estado en la Corte, en La Granja, durante los meses de julio y agosto de 1734.

Coincidiendo con la nueva campaña italiana en la que el Ejército y la Marina se hallaban inmersos, Patiño concedió a Arriaga el mando de la fragata *San Esteban* destinada a dar escolta a un convoy de embarcaciones fletadas por la Secretaría de Marina para transportar tropas, caballerías y pertrechos militares a Italia. En realidad lo que hizo fue sustituir al capitán que ya había sido designado para dicha misión, Félix Celorán, por Arriaga, tachando de su puño y letra su nombre de la patente de mando de la nave y sustituyéndolo por el del teniente de navío Julián de Arriaga. Al mismo tiempo, ordenaba al

³⁸² AGS, SM, leg. 2, doc. 138, San Ildefonso, 28 de Julio de 1734, Rodrigo Torres a Patiño.

³⁸³ AMN Ms, 1991, folio 140: "Por la lista del bajel nombrado *Europa* que se entregó en estos oficios en 19.6.1734, llegó a este puerto el expresado bajel (...) y en él este oficial, sirviendo su empleo en él. Pasó del citado navío a servir su empleo al nombrado *San Fernando* el 3 de julio de 1734 en conformidad de decreto de la misma fecha del intendente general de Marina, puesto a continuación de papel de aviso de D. Blas de Lezo, comandante general de este Departamento".

entonces comandante del departamento Marítimo de Cádiz, Blas de Lezo, que el resto de los oficiales que fuera necesario destinar como dotación de la *San Esteban* junto a Arriaga fueran o de menor grado o de menor antigüedad que el propio Arriaga para que en cualquier caso le quedaran subordinados y se evitaran problemas de celos y jerarquías³⁸⁴.

No cabe duda de que el nombramiento, aparte de una merecida recompensa por su valiente y dispuesto comportamiento durante el naufragio, era un reconocimiento a su valía y una prueba de confianza en su capacidad de mando.

³⁸⁴ AGS, SM, leg. 431, Patiño a Blas de Lezo, San Ildefonso, 23 de agosto de 1734: “El Rey ha resuelto que la fragata *San Esteban* pase a Barcelona para ejecutar las órdenes de S.M. que encontrará en aquel puerto su capitán, el cual deberá ser D. Félix Celorán, no obstante el destino que le estaba dado de ir a Ferrol”. Patiño tachó desde “su capitán” hasta el final de la frase, escribiendo encima: “su comandante que deberá ser el teniente de navío D. Julián de Arriaga, destinando V.E, los oficiales correspondientes que por razón de menos antiguos o de menor grado le deban estar subordinados. A D. Francisco de Varas se previene convenientemente para el más pronto apresto de esta fragata y que provista de tres meses de víveres, se den a la tripulación las pagas que se le advierte”.

CAPITULO4 EL PRIMER MANDO DE UN BUQUE DE GUERRA DE LA ARMADA (1734-1735).

Una vez que el Ejército y la Marina españoles llevaron a cabo la conquista de Orán y el infante Don Carlos se instaló en Italia, Francia inició una política de acercamiento a España, proponiendo a los monarcas españoles la firma de un pacto familiar. El emperador austriaco, desconfiando de esta alianza y muy ofendido por la política de hechos consumados que había llevado a cabo en los ducados italianos el infante Don Carlos, haciéndose reconocer heredero por el Senado del ducado de Toscana, en junio de 1733, y tomando posesión de los ducados de Parma y Piacenza en octubre de 1733, sin solicitar la venia imperial, había reforzado considerablemente las tropas que había ido estacionando en suelo italiano durante el año precedente. La guerra era inevitable, faltaba la excusa para una declaración formal.

Tras el fallecimiento de Augusto II de Polonia sin herederos, en febrero del mismo año, esta tensa situación se agravó con el enfrentamiento abierto entre Francia y Austria en el apoyo a sus respectivos candidatos al trono polaco, Como explica D. Ozanam, este incidente fue la excusa que utilizó Francia para declarar la guerra a Austria y posteriormente extender el campo de batalla a Italia, con la intención de expulsar de la península a los austriacos, para lo que previamente se había comprometido el apoyo de España³⁸⁵.

En efecto, para poder mantener un segundo frente bélico abierto en la península italiana, Francia necesitaba la ayuda militar de España y Cerdeña, interesadas también en expulsar al emperador de suelo italiano, a pesar de que ambas mantenían intereses encontrados por el reparto de los territorios italianos una vez que se consumara su conquista. La urgencia por asegurarse ambas alianzas, llevó al cardenal Fleury, primero, a negociar y firmar un acuerdo, el Tratado de Turín, con Carlos Manuel III de Saboya por el que se le cedía el Milanesado, excepto la plaza de Mantua, que pasaría a Carlos de Borbón. Además, se le garantizaban subsidios por parte de la Corona española a cambio de que los reinos de Nápoles, Sicilia y los ducados toscanos pasaran a manos del infante español, sus hermanos o herederos.

³⁸⁵ OZANAM, D.: "La política exterior...", p. 613.

Con este acuerdo sobre la mesa, enriquecido con el compromiso de ayudar a España contra cualquier intervención inglesa en sus territorios y a recuperar Gibraltar, Francia consiguió que Felipe V aceptara firmar el Primer Pacto de Familia entre ambas coronas en noviembre de 1733³⁸⁶.

Los reyes españoles aprovecharon que, desde que habían recuperado Orán, en julio de 1732, seguían teniendo al Ejército y la Marina en pie de guerra, para abrir hostilidades contra al emperador y enviar el Ejército a los puertos de la Toscana, donde desembarcaron en diciembre y desde donde el conde de Montemar, contraviniendo el acuerdo de reunirse con las tropas franco-sardas al norte de los Alpes, dirigió a sus hombres hacia el sur, para ocupar cuanto antes los estados prometidos a Don Carlos, cumpliendo las órdenes directas de Isabel de Farnesio, quien desconfiaba de las verdaderas intenciones del rey de Cerdeña, El apoyo de la población, favorable a la dominación española, fue decisivo en el rápido avance de las tropas de Montemar, que culminó con la conquista de Nápoles en mayo y de Sicilia en septiembre de 1734³⁸⁷.

La misión que Patiño había encomendado a Arriaga hay que enmarcarla en la guerra, en la que Felipe V se había embarcado, junto a Francia y Cerdeña, para expulsar a Austria de Italia.

Durante el tiempo que duró la guerra, las operaciones marítimas se centraron en mantener protegidas las rutas costeras francesas y españolas, así como las comunicaciones y vías de transporte de hombres y enseres militares entre los puertos españoles e Italia, muy inseguras por la guerra y, sobre todo, por la ofensiva que mantenían los corsarios argelinos, apoyados por los otomanos, desde la toma de Orán, temerosos de un ataque a su fortaleza desde la cercana plaza de Orán, en la que habían quedado estacionadas permanentemente tropas del Ejército español, o desde algunas de las numerosas embarcaciones de la Armada que desde entonces patrullaban esas aguas³⁸⁸. Un segundo objetivo de las escuadras españolas destinadas en el

³⁸⁶ Sobre la política italiana de Felipe V: BETHENCOURT MASSIEU, A.: "Las aventuras italianas de Felipe V" en VV.AA.: *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondica, 1989, pp. 323-335.

³⁸⁷ *Ibíd*em, pp. 614-616.

³⁸⁸ AGS, SM, leg. 429 y leg. 430-1. En este legajo hay abundante correspondencia entre Miguel Reggio, príncipe de Campoflorido, jefe de la Escuadra de Galeras de España, caballero de San Juan, su hermano Andrés Reggio, oficial de la Armada española y caballero de San Juan, que en aquellos momentos estaba al mando de una de las escuadras de la Armada armadas en corso, y el Gran maestro de la Orden de San Juan, sobre armamentos de la escuadra de la Orden contra argelinos y turcos y la puesta a disposición de la Armada española de las escuadras de la Orden para hacer conjuntamente el corso contra argelinos durante 1733 para frenar el notable incremento de sus ataques.

Mediterráneo era entorpecer las comunicaciones austriacas con sus territorios italianos en el Adriático, sin descuidar la amenaza que suponía la creciente presencia de buques ingleses en el Mediterráneo. Para abarcar tan amplios objetivos, Patiño aseguró al cardenal Fleury la presencia de una escuadra de 14 navíos, o más, al mando del conde de Clavijo, que patrullaría permanentemente las costas mediterráneas italianas, reforzada por otra formada por dos navíos destinada en el Adriático, así como por las 7 galeras de la escuadra al mando del teniente general Miguel Reggio, que, reforzada por los navíos de la Orden de Malta, intensificaría la persecución de corsarios berberiscos y otomanos³⁸⁹.

Mientras duraron los enfrentamientos, además de participar en las misiones propias de la guerra, la Armada española se tuvo que implicar especialmente en garantizar las comunicaciones entre los distintos regimientos del Ejército destacados a lo largo de la península italiana con su estado mayor situado en Nápoles, así como en el transporte de tropas y pertrechos militares, tanto desde la península ibérica, como entre los distintos puertos italianos controlados por el Ejército español, tarea harto dificultosa, teniendo en cuenta que las embarcaciones que se fletaban habitualmente para los transportes eran las que se dedicaban al comercio (saetías, pingues o tartanas), que no tenían ni el porte ni la robustez de los buques que empleaba la Armada (navíos de línea o fragatas), ni sus patrones y tripulantes estaban habituados a cruzar abiertamente el Mediterráneo, sino que preferían la navegación de cabotaje, mucho más segura.

La forma generalizada de organizar estos transportes fue similar a la que se llevaba a cabo para las flotas de la Carrera de Indias: convoyes

³⁸⁹ AGS, SM, leg. 430-1 y 430-2, correspondencia mantenida durante 1733 entre Patiño y Francisco Cornejo, jefe del departamento Marítimo del Ferrol, sobre apresto de 4 bajeles, 2 fragatas y un paquebote para operar en el Mediterráneo incorporados a la flota del teniente general Antonio Serrano, comandante de las fuerzas navales que iban a llevar a cabo el desembarco de tropas en Italia. Los bajeles de Ferrol debían dirigirse a Cádiz para incorporarse al grueso de la flota que se estaba aprestando, formada por 20 navíos, 5 fragatas y 2 paquebotes. *Ibidem* entre Zenón de Somodevilla, comisario contador de la escuadra al mando del teniente general Antonio Serrano, y Patiño, sobre tripulaciones y guarniciones efectivas en todos los bajeles de la flota; sobre acuerdos adoptados por la junta de jefes para la navegación y el desembarco; así como sobre preparativos que dejó encaminados para enviar posteriormente a Italia regimientos y caballerías para reforzar las compañías encargadas de la conquista del reino de Nápoles. *Ibidem* entre Manuel de Sada, conde de Clavijo, y Patiño, sobre su toma del mando de la flota tras el fallecimiento de Antonio Serrano antes de zarpar de Cádiz. *Ibidem* entre el conde de Clavijo y Zenón de Somodevilla, sobre puesta a punto de la flota que finalmente zarpó de Cádiz el 16 de agosto de 1733, llegó a Alicante el 23 y a Barcelona el 26, donde fondeó esperando que se le incorporaran los navíos rezagados y sobre todo, recibir la orden de dirigirse al puerto de La Spezia. *Ibidem*, Estado, leg. 4.375, correspondencia mantenida durante 1734 entre Patiño, el cardenal Fleury y el guardasellos Chauvelin, sobre la fuerza marítima que España iba a enviar y mantener en Italia.

escortados por un buque de guerra. La Secretaría de Marina fue la encargada de organizar esos transportes Marítimos siguiendo un criterio marcado por su titular de efectividad y ahorro a la Real Hacienda. Lo cual fue muy complicado si tenemos en cuenta que hubo que intentar cuadrar las necesidades del ejército en Italia en hombres, artillería, armas, munición, caudales o pertrechos, según su posición geográfica, con el transporte de prisioneros, o el envío de regreso a España de hombres o pertrechos, y todo esto supeditado a las difíciles condiciones de navegación durante el invierno en el Mediterráneo.

Los convoyes Marítimos partían del puerto de Barcelona, una vez que el intendente de aquella plaza, Antonio Sartine, tenía preparado y embarcado en navíos de transporte, lo que se le había pedido: vestuario para la tropa, cañones, pólvora y reclutas de reemplazo. Debido a las características de las embarcaciones de transporte, las derrotas, generalmente, en vez de cruzar directamente el Mediterráneo, bordeaban la costa francesa hasta los puertos toscanos para terminar en Nápoles, donde se encontraba el centro logístico de la Intendencia.

El teniente de navío Arriaga se incorporó a la campaña italiana en agosto de 1734, el mismo mes de su nombramiento, para mandar la fragata *San Esteban*. Patiño, al mismo tiempo que comunicaba el nombramiento de Arriaga a Blas de Lezo, había ordenado al intendente gaditano, Francisco de Varas y Valdés³⁹⁰, la rápida habilitación de la fragata, con su tripulación reglada y provista con víveres para tres meses, exactamente igual que en el caso de las otras tres embarcaciones que se habían habilitado para realizar labores de apoyo al ejército trasladado a Italia³⁹¹.

En apenas una semana, el 8 de septiembre, la fragata estuvo armada, y Arriaga zarpó de Cádiz rumbo a Barcelona llevando tropa y reclutas que entregó al marqués de Risbourg en cuanto llegó³⁹². La travesía fue muy tranquila: “he tenido un viaje con excesivas calmas, sin que haya visto embarcación sospechosa”. Por la falta de viento tardó 15 días en llegar a

³⁹⁰ AGS, SM, leg.431, San Ildefonso, 23 de agosto de 1734, Patiño a Varas y Valdés: “Habiendo resuelto el Rey que la fragata *San Esteban* pase a Barcelona se da hoy la orden conveniente a D. Blas de Lezo y lo advierto a v.s. para que de las providencias correspondientes a su más pronta salida con víveres para tres meses”.

³⁹¹ AGS, SM, leg. 431, Cádiz, 31 de agosto de 1734, Varas y Valdés a Patiño, “... hoy mismo queda reglada su tripulación al número de 350 plazas, y a ésta se darán al tiempo de su salida las mismas pagas que bajo la regla de la proporción que se prescribió se hubieren suministrado a los tres navíos destinados a Italia, en cuya ejecución y en lo demás que debiere practicarse para el avío de esta fragata se procurará no medie que la indispensable detención”.

³⁹² *Ibidem*, Barcelona, 25 de septiembre de 1734, Arriaga a Patiño.

Barcelona, donde ya le esperaban nuevas órdenes de Patiño para proseguir su viaje³⁹³.

Debía escoltar hasta Nápoles un convoy formado por 27 embarcaciones que transportaban al regimiento de Caballería "Santiago", poniendo especial cuidado en que todas las embarcaciones llegaran juntas, para lo que Patiño de su puño y letra le daba instrucciones precisas:

...deberá v.m. ponerse a la vela con tiempo hecho o de buenas apariencias, dirigiendo su navegación por las islas de Hieres y Elba a fin de que se precaucione la división o separación de las embarcaciones del mismo convoy, dando sus disposiciones con acuerdo del coronel D. Juan del Castillo por quien se darán las órdenes convenientes a los oficiales embarcados en las embarcaciones de transporte para que las dieran a los patrones...³⁹⁴.

Sólo se le autorizaba a permanecer fondeado en la bahía napolitana el tiempo que fuese necesario para el desembarco del regimiento y cargar en la *San Esteban* "lo que le dieran para traer a España que se hallare pronto"³⁹⁵. Con esas instrucciones tan explícitas, Arriaga, buen conocedor de lo duro que era navegar en el Mediterráneo desde su años en las escuadras de Malta, especialmente si no se estaba habituado a la mar, se curó en salud y antes de zarpar, no sólo pidió la opinión de los pilotos sobre el tiempo, como era habitual, sino que envió a su oficial de órdenes a recabar la de los prácticos. Todos ellos coincidieron en que el tiempo era favorable para navegar y, sin más dilación, se hizo a la vela el 6 de octubre.

Sin embargo, cerca de la medianoche del primer día en la mar, el viento arreció y viró, dispersando el convoy cuando se encontraba a la altura de Palamós. Durante toda la noche y parte de la mañana del día 7 Arriaga mantuvo su fragata capeando sobre esa posición, con la intención de entrar en el puerto de Palamós, si el viento se lo permitía, para recoger las embarcaciones de su convoy que hubieran podido refugiarse en él, pero la dirección y fuerza del viento se lo impidieron, por lo que decidió regresar a Barcelona, donde esperaba encontrar el resto del convoy y donde le sería más fácil recabar noticias fiables.

Entró de noche en la rada barcelonesa y en la mañana del día 8 pudo comprobar que, en efecto, 15 de las 27 embarcaciones habían regresado el mismo día de la partida buscando cobijo, mientras que las que faltaban, como

³⁹³ *Ibidem*, San Ildefonso, 16 de septiembre de 1734, Patiño a Arriaga.

³⁹⁴ *Ibidem*, Patiño a Arriaga, San Ildefonso, 16 de septiembre de 1734.

³⁹⁵ *Ibidem*.

había supuesto, se habían refugiado en Palamós. Permaneció una semana en Barcelona esperando noticias de estas y sobre todo a que amainara la borrasca. Entre las tripulaciones de la *San Esteban* y de algunos de los buques de transporte se había empezado a propagar una epidemia, que en un primer momento Arriaga achacó al hacinamiento de tropas y tripulantes en los navíos y a las consecuencias de la mala mar en personas poco acostumbradas a la navegación.

Arriaga hizo desembarcar a los que estaban más graves para ingresarlos en el hospital y pidió al intendente del puerto dietas para los muchos enfermos que había decidido mantener a bordo, al no querer correr el riesgo de verse con las tripulaciones diezmadas. El intendente, Antonio Sartine, no le quiso dar las dietas, por lo que Arriaga envió al maestre³⁹⁶ de la *San Esteban* a comprarlas antes de hacerse nuevamente a la vela el 13 de octubre³⁹⁷. Ya que llevaba enfermos a bordo, quiso que, por lo menos, recibieran la dieta a base de caldos de gallina y carnes frescas que tradicionalmente se daba a los que enfermaban a bordo.

Tampoco en este segundo intento de partir hacia Nápoles tuvo suerte con el tiempo, ya que se desarrolló una situación atmosférica muy similar a la que se había dado anteriormente. Cuando apenas llevaba un día de navegación, encontrándose frente a Palamós, viró el viento entrando con tanta fuerza del Nordeste que impidió salir de la bahía a las embarcaciones de transporte que se hallaban refugiadas desde el primer temporal y ahora debían incorporarse al convoy. Para esperarlas tuvo que proseguir hacia el norte y entrar en el puerto de Rosas, donde el resto del convoy que le acompañaba podía esperar seguro una mejoría del tiempo.

Estando fondeado en el puerto de Rosas recibió la noticia que le enviaba desde Barcelona el coronel Juan del Castillo con un mensajero, de que dos navíos moros habían perseguido al correo de Génova en su derrota hacia Barcelona. Por el peligro añadido de la presencia de corsarios moros en su

³⁹⁶ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E.: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, 1992. Tradicionalmente el maestre fue el administrador económico de las embarcaciones, y junto con el capitán y el piloto formaron lo que Pérez-Mallaína denominó "la tripleta directiva". Ibídem, "Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI", en RIBOT, L. y DE ROSA, L.: (directores), *Naves, puertos e itinerarios Marítimos en la época moderna*, Madrid, 2003, pp. 91-109. (p. 98).

³⁹⁷ AGS, SM, leg, 431, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban* en el puerto de Rosas, 27 de octubre de 1734: "En el repuesto que se hizo en Barcelona para el transporte no quisieron dar dietas algunas y como es regular que se necesiten más que la tripulación, por lo poco acostumbrados que están a navegar y que, por lo que estrechan a los mismos del navío, haya en éstos más enfermos, se me ha seguido verme aquí con muchos y sin dietas, precisado a suplir al Maestre para que las compre, pues contemplando perdidos cuantos en el hospital dejé, no he querido enviar a él, ni del transporte ni tripulación, los que no estén agravados".

derrota, Arriaga, en vez de esperar en Rosas al resto de las embarcaciones, se hizo a la vela en dirección hacia Palamós para cubrir su salida de ese puerto y escoltarlas hasta Rosas, donde esperaba poder juntar el convoy completo. En el trayecto se cruzó con una escuadra francesa, que como él se mantenía en esas aguas capeando el temporal.

Durante la noche del 16 de octubre fueron entrando en el puerto de Rosas todas las embarcaciones procedentes de Palamós, con lo que finalmente el convoy pudo quedar reunido para iniciar juntos el viaje a Nápoles. Sin embargo, en Rosas esperaba a Arriaga una nueva orden de Patiño para hacer desembarcar todo el regimiento de Caballería “Santiago” en Barcelona y proseguir luego rumbo a Nápoles sólo con las quintas, los artilleros, la artillería y el vestuario de la tropa.

Para cumplir la nueva orden, Arriaga envió las embarcaciones que transportaban al regimiento de regreso hacia Barcelona, escoltadas por una galeota que se había incorporado a su conserva durante su segunda salida del puerto barcelonés³⁹⁸. Él tuvo que permanecer unos días más en el puerto de Rosas esperando dos saetías más, cargadas con artillería, que le enviaba el intendente de Barcelona, Antonio Sartine, para que, incorporadas a su conserva, también las condujera hasta Nápoles.

Desde que había partido de Barcelona, el 6 de octubre, la epidemia había seguido propagándose entre los hombres de todas las embarcaciones del convoy, obligándole a ordenar el desembarco e ingreso en el hospital de Rosas de más de treinta hombres, los que estaban más graves. El mal tiempo persistió, impidiéndole hacerse a la vela con el nuevo convoy formado por cinco saetías y un pingue, al que ordenó entrar en el puerto de Rosas a resguardarse mientras él permanecía fondeado en la bahía capeando el temporal³⁹⁹.

La fuerza del viento fue en aumento hasta el punto de obligarle a soltar los cables y las anclas, que dejó señalizadas con boyas para poder recuperarlas posteriormente, y a capear el temporal con la mesana medio

³⁹⁸ AGS, SM, leg. 431, 16 de octubre de 1734, Patiño a Arriaga: “... en el supuesto de que por los malos tiempos no habrá v.m. podido ponerse a la vela como quedaba en ejecutarlo, ha resuelto el rey se desembarque el regimiento de Caballería “Santiago” y que con las quintas, vestuarios y demás cosas que debían ir al mismo tiempo se encamine v.m. hacia el puerto de Nápoles ejecutando a su arribo lo que se le ha prevenido con advertencia de que ha sido cesado el motivo que se tuvo para que saliera en conserva de v.m. la galeota *San Fernando*, se manda ahora a v.m. no lo ejecute”. *Ibidem*, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban* en el puerto de Rosas a 22 de octubre de 1734, confirmando el recibo de la anterior y el cumplimiento de las nuevas órdenes.

³⁹⁹ *Ibidem*, José de Córdoba y Alagón al conde de Glimes, Gerona, 2 de noviembre de 1734. Conde de Glimes a Patiño, Barcelona 6 de noviembre de 1734.

desplegada, manteniéndose lo más cerca posible de la costa⁴⁰⁰. El hecho de perder de vista la fragata de Arriaga en pleno temporal preocupó a la autoridad del puerto que decidió comunicarlo al capitán general de Cataluña:

Sr, el sargento mayor de la plaza de Rosas en carta de ayer noche me avisa como la fragata nombrada *San Esteban* obligada de un recio viento de norte que no pudo aguantar había sido precisada, según se presume de alargar las ancoras y cables y engolfarse ayer a medio día, ignorándose su paradero⁴⁰¹.

En efecto, la fuerza del viento había ido en aumento, terminando por romper la vela de mesana, por lo que, ante el temor a que también se rompiera el palo de mesana, Arriaga intentó gobernar el navío sólo con el trinquete en calzones⁴⁰². Finalmente se vio obligado a arriar las velas mayor y mesana, y así consiguió mantenerse con el trinquete medio arriado todo un día en medio de una mar tan embravecida que le pareció que “se lo tragaba”.

Viendo que el temporal arreciaba, se vio obligado a buscar abrigo detrás de las Islas de San Pedro, al suroeste de Cerdeña, hasta donde había sido arrastrado por la fuerza del viento. Desde su posición le resultaba imposible reunirse con el convoy que había dejado resguardado en el puerto de Rosas y mantenerse alejado del fuerte huracán que se había desarrollado desde el Golfo de León hacia el Mediterráneo, por lo que, debido a la fuerza y dirección del viento, no le quedó otra opción que la de dirigirse hacia Cabo Corso, en la costa norte de Córcega, bordeando la isla de Cerdeña, y tomar desde allí la derrota hacia Nápoles recorriendo la costa italiana.

Como había convenido previsoramente con los patrones de las saetías del convoy, esperaba que aprovecharían las mejorías del tiempo para hacerse a la vela y seguir la derrota establecida, bordeando la costa francesa e italiana para tener la posibilidad de refugiarse en alguno de sus puertos o en su defecto esperarle en alguno de los puntos de la derrota convenidos previamente. Esta era la táctica que se seguía en este tipo de transportes convoyados, ya que era

⁴⁰⁰ Ibídem, Arriaga a Patiño a bordo de la *San Esteban*, a vista de Nápoles, 7 de noviembre de 1734: “A las 11.00 del día 1º de noviembre me vi. por último precisado a hacerme a la vela, largando mis cables por OSO me puse a la capa a la mesana, deseando no separarme de la cosa y pude lograrlo hasta las 4, pero siendo indable aguantar así aún con tan corta vela, que me rompió la fuerza del viento, dejándome receloso de haber consentido el palo, me fue preciso amollar en popa, bien que veía sería un huracán aquél viento en el golfo. Intenté esto a palo seco, y si gobernaba el navío con el sólo trinquete en calzones, me comía la mar”.

⁴⁰¹ Ibídem, José de Córdoba y Alagón al conde de Glimes, Gerona, 2 de noviembre de 1734.

⁴⁰² “en calzones”: se dice de las velas mayores cuando, para disminuir su superficie a causa de la mucha fuerza del viento, se cargan los brioles, dejando más o menos cazados los puños. *Diccionario de la lengua española*, Real Academia Española, Madrid, 1992, tomo, 1, p. 369.

frecuente que algún navío se separase del convoy para entrar en alguno de los puertos de la derrota, al que posteriormente acudía el navío de la Armada encargado de la escolta a recogerle. También en esta ocasión Arriaga esperaba encontrar al convoy en alguno de los puertos del trayecto entre Rosas y Nápoles convenidos previamente con los patronos de las saetías como puntos de encuentro para situaciones excepcionales como esta.

Desde Cabo Corso, al norte de Córcega, corrió las costas de Córcega y Cerdeña hacia el sur, buscando infructuosamente el convoy, hasta que entró en la bahía napolitana, donde fondeó. Cuando se percató de que la información que había recibido del práctico sobre las características del puerto napolitano no se correspondía con las condiciones que encontró, decidió trasladarse a la cercana ensenada de Baya⁴⁰³. Allí se encontró fondeado al navío de la Armada, *El África*, cuyo capitán le cedió un cable de repuesto para reponer los que había perdido frente a Rosas. También le cedió los víveres que Arriaga le había pedido cuando, recién llegado a Baya sin convoy, Zenón de Somodevilla, el comisario ordenador de las fuerzas navales que habían participado en la toma de Nápoles y Sicilia, le ordenó transportar inmediatamente un contingente de prisioneros austriacos⁴⁰⁴.

Arriaga y Somodevilla se conocían muy probablemente desde antes de este encuentro, del que el propio Arriaga nos ha dejado constancia, pero fue en esta campaña cuando tuvieron ocasión de colaborar y trabajar conjuntamente desde sus respectivos destinos, Arriaga al mando de una fragata de la Armada, destinada a escoltar convoyes de transporte para las tropas del Ejército destacadas en Italia, y Somodevilla como ministro principal de la escuadra al mando del jefe de escuadra José Pizarro, con un cometido tan amplio como el de coordinar la intendencia de la Marina y el Ejército durante esta campaña. Su eficaz actuación le valió el reconocimiento del infante Don Carlos, convertido ya en Carlos VII, rey de Nápoles, en forma de la concesión del título de marqués de la Ensenada en 1736 y de una recomendación personal a su padre, Felipe V, escrita ese mismo año para promocionarle⁴⁰⁵. Así se inició la relación entre estos dos personajes, que resultó tan decisiva para la carrera de Arriaga como se irá viendo.

⁴⁰³ AGS S leg. 431, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban* en la rada de Barcelona a 22 de noviembre de 1734.

⁴⁰⁴ *Ibidem*.

⁴⁰⁵ RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Zenón de Somodevilla...*, pp. 6-7, y apéndice nº 2, pp. 312-314, Real orden mandando a D. Zenón de Somodevilla para embarcarse en Cádiz y continuar en el cargo de ministro principal del armamento naval de la expedición a Nápoles con las instrucciones al efecto, 7 de agosto de 1734.

Encontrándose tan cerca del infante don Carlos de Borbón, recién entronizado rey de Nápoles, Arriaga tuvo que dejar la *San Esteban* por un día para pasar a la corte del monarca a felicitarle y cumplimentarle. Allí se encontró con Manuel de Orleáns, conde de Charni, lugarteniente de la ciudad de Nápoles, a quien pidió el permiso para realizar el embarque de los prisioneros austriacos que Somodevilla le había ordenado transportar en su fragata. Charni le remitió al intendente del Ejército de Italia, José del Campillo, quien le informó de que ya había entregado los prisioneros al capitán de un navío inglés⁴⁰⁶.

En las órdenes que Arriaga había recibido de Patiño para escoltar las saetías con pertrechos hasta Nápoles, se dejaba a su arbitrio el puerto español al que debía regresar terminada la misión. Decisión que éste tomaría en función de la índole del pasaje o cargamento que en Nápoles se le entregase para su transporte.

Arriaga, preocupado por el paradero de su convoy, solicitó y obtuvo permiso del comisario ordenador Somodevilla para hacerse a la vela el día 13 de noviembre hacia Rosas. Su intención era recorrer la derrota preestablecida a la inversa, buscando las saetías de su convoy, y en caso de no encontrarlas, llegar hasta Rosas para recoger las anclas y los cables que había tenido que dejar allí durante el temporal. Somodevilla, no obstante, le previno para que dirigiera su derrota cruzando por el Canal de Piombino con el fin de vigilar una fragata austriaca que había sido vista, y que pasase por Porto Longono a recoger los prisioneros que allí estuvieran retenidos. Junto con él se hizo a la vela desde la bahía de Baya la escuadra de José Pizarro, que escoltaba un convoy con tropas y pertrechos para la ocupación de Sicilia.

Como le había indicado Somodevilla, cuando se encontraba frente a Porto Longono, antes de fondear, envió a tierra a su oficial de órdenes para ofrecerse al comandante de la plaza para trasladar a los prisioneros. Aquél regresó con la respuesta de que todos los prisioneros ya habían sido trasladados a Porto Ferrario en embarcaciones de transporte escoltadas por otro navío de la Armada: *La Griega*. Nadie había visto rastro de la fragata del emperador, sí en cambio había estado patrullando la costa, dos días antes, una fragatilla mora, por lo que Arriaga decidió permanecer un par de días más patrullando las aguas en torno a Montecristo, Elba y Piombino sin encontrarse más navíos que una fragata de la Orden de Malta con cuyo capitán acordó que permaneciera patrullando la zona algunos días más en su lugar, mientras él cruzaba hacia Capraia y Cabo Corso, donde le informaron que tampoco habían

⁴⁰⁶ AGS, SM, leg. 431, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban*, rada de Barcelona a 22 de noviembre de 1734.

visto ni bajeles austriacos ni corsarios ni a su convoy, así que prosiguió su derrota hacia Génova pasando por Livorno⁴⁰⁷.

Naturalmente, le preocupaba el paradero de las saetías que había dejado en Rosas hacía ya un mes, y de las que seguía sin noticias. Con la intención de averiguar su paradero, al zarpar desde Baya decidió correr la derrota, pasando por cada uno los puertos que la formaban, en los que intentó recabar noticias, así como de todos los navíos con los que se cruzó, sin que nadie las hubiera visto ni supiera nada de ellas, por lo que supuso que aún se hallaban en Rosas.

El día 19 se cruzó junto a las islas Hières con una escuadra de transporte francesa que, escoltada por una fragata de guerra de 30 cañones, transportaba 1.600 soldados suizos a Italia. De las islas se dirigió a Marsella, y cuando bordeaba la costa del Golfo de León se desarrolló un fuerte viento del N-NE que capeó durante toda una noche con la intención de entrar al amanecer en Rosas, pero como el viento arreció decidió mantenerse frente a él a la espera de una mejoría. En caso de no poder entrar pensaba ir a Barcelona, donde esperaba encontrar nuevas órdenes de Patiño⁴⁰⁸.

La epidemia que se había declarado entre los hombres del convoy, cuando zarparon de Barcelona, había seguido su curso durante las semanas que Arriaga había navegado por Italia. La infección se había extendido también a los tripulantes de su fragata. No sabemos si debido a las dietas a base de caldos de gallina, pero lo cierto es que algunos de los enfermos de la *San Esteban* se habían empezado a recobrar durante la derrota de regreso a Barcelona, razón por la que Arriaga había desistido de irlos ingresando en los hospitales de los puertos italianos y franceses por los que había ido pasando, a excepción de los más graves, evitando así verse con la tripulación diezmada.

Mientras se capeaba el temporal frente al puerto de Rosas se le envió un mensajero en un bote con la noticia de que en su hospital se encontraban hospitalizados muchos de los tripulantes de las saetías, que por esta razón se habían visto retenidas en Rosas⁴⁰⁹. Al encontrarse el hospital saturado de enfermos, Arriaga decidió no esperar más y dirigirse a Barcelona, en cuyo puerto fondeó el día 22 de noviembre, haciendo desembarcar a treinta y ocho hombres de su tripulación que todavía tenían fiebre para ingresarlos en el

⁴⁰⁷ *Ibidem*.

⁴⁰⁸ *Ibidem*.

⁴⁰⁹ *Ibidem*, José de Córdoba y Alagón al conde de Glimes, Gerona 2 de noviembre de 1734: "se hallan en el real hospital de la plaza Rosas treinta hombres enfermos de guardias, artilleros, marineros, grumetes y bombarderos de los que van embarcados en las cinco saetías retenidas en aquel puerto, y que según van concurriendo se cree aumentarán en número más considerable".

hospital⁴¹⁰. Mientras se llevaba a cabo el traslado de los enfermos, escribió a Patiño para darle cuenta de lo acontecido durante su navegación⁴¹¹, antes incluso de esperar a que el oficial de órdenes que había enviado a tierra en una lancha le llevara las últimas novedades:

Sr.: como mi primer cuidado en cualquier parte donde llego es escribir inmediatamente a V.E., lo hice ayer desde el navío sin saber hasta la noche que volvió un oficial que mandé...⁴¹².

El mensajero le trajo la confirmación de que el convoy formado por las 6 saetías aún se encontraba en Rosas imposibilitado de hacerse a la mar, y como no llevaba ninguna orden de Patiño decidió desembarcar para hablar personalmente con el intendente, enterarse de todo lo que esperaba ser trasladado a Italia y organizar conjuntamente el transporte, teniendo en cuenta las embarcaciones disponibles. Naturalmente le pidió que antes de partir le entregara víveres y raciones de dieta para los enfermos, a lo que Sartine en esta ocasión no se opuso.

En el puerto barcelonés se encontraban tres bajeles de transporte listos para zarpar, por lo que el intendente Sartine decidió embarcar en ellos setenta soldados restablecidos que debían regresar a Italia para incorporarse a sus respectivas compañías, así como varios cargamentos con vestuario destinados a los batallones destacados en Italia.

Como la epidemia seguía haciendo estragos y el número de enfermos con fiebre se había duplicado en los dos días que llevaba en Barcelona, Arriaga escribió una segunda carta a Patiño, al día siguiente de su llegada, para comunicarle su preocupación ante la posibilidad de verse en un puerto extranjero sin la suficiente tripulación para gobernar la fragata⁴¹³. Patiño, casi a vuelta de correo, le respondió en un tono muy tranquilizador que, tanto en el

⁴¹⁰ Ibídem: "...impedido de recio viento N-NE con que capeé toda la noche, resolví venir aquí, donde tratase con el intendente el modo de recoger lo expresado (se refiere a las anclas y cables que había soltado en Rosas) si el tiempo no me permite ir yo a hacerlo en el intermedio que recibo nuevas órdenes de V.E., el que aprovecharé poniendo en el hospital treinta y ocho hombres que tengo con calentura y treinta y dos medio convalecientes, que todos juzgo se recobren en breve, pues hasta ahora pocos se han agravado, con cuya confianza, por no perder la tripulación he escusado el irlos dejando en los hospitales, a reserva de los que no podía hacer menos que han sido hasta ahora treinta y dos".

⁴¹¹ AGS, SM, leg. 431, Arriaga a Patiño, Barcelona, 23 de noviembre de 1734.

⁴¹² Ibídem.

⁴¹³ Ibídem: "Para este fin quedando a bordo con todo convalecientes, he mandado vengan solo a tierra los de actual calentura, que eran anoche cincuenta y dos, siendo lo malo que entre estos y los antecedentes se me queda la gente de mar, pero supliré como pueda con el transporte y aún tomaré si fuese necesario algunos más de las quintas, pero si experimento que esta epidemia continua, no me expondré a verme en puerto extraño pordioseando gente..."

viaje de ida como en el de vuelta a Nápoles, siempre podría proveerse de marinería en los puertos de Livorno y Porto Longono y le urgió a hacerse a la vela con el convoy “sin pérdida de tiempo” y regresar posteriormente a España, deteniéndose en Nápoles solo lo justo para embarcar lo que allí tuvieran preparado⁴¹⁴.

El 27 de noviembre se levantó un fuerte levante que duró cuatro días. La fuerza del viento desamarró la fragata y la lancha, que quedó anegada y deteriorada. El intendente, Antonio Sartine, ordenó que se reparase y carenase con la mayor diligencia, de modo que, en apenas dos días, Arriaga se hubiera podido hacer a la vela hacia Rosas con las tres embarcaciones en su conserva, a no ser por el elevado número de gente de mar que habían ingresado durante los últimos días en el hospital y por el fallecimiento del primer piloto y del práctico de la *San Esteban*⁴¹⁵.

A pesar de la suma de incidentes y desgracias, Arriaga no se desanimó y, consciente de que urgía conducir a Italia las tres embarcaciones con tropas y vestuario, decidió aprovechar la ligera mejoría del tiempo que se empezó a manifestar para hacerse a la vela en los próximos días, incluso sin la dotación completa. Para ello solicitó al intendente unos 25 hombres y un práctico de alguno de los puertos cercanos a Barcelona. Al intendente le resultó imposible encontrar gente de mar voluntaria en las poblaciones costeras catalanas, a pesar de que había ofrecido 10 pesos por adelantado. Todo lo que pudo ofrecer a Arriaga para tripular la *San Esteban* fueron doce marineros convalecientes que sacó del hospital de La Junquera⁴¹⁶.

Como justificación de esta nueva parada forzosa debida a la falta de dotación para maniobrar su fragata, Arriaga le hizo a Patiño un recuento de las plazas con que contaba para tripularla. De los 350 hombres que había sacado

⁴¹⁴ *Ibíd*em, San Lorenzo, 28 de noviembre de 1734, Patiño a Arriaga: “Y en caso que la falta de marinería por continuar las enfermedades sea tal, que obligue a v.m. a arribar a algún puerto para tomar alguna, si esto sucediere antes de llegar a Nápoles o después de haber salido de allí, lo podrá hacer v.m. en Liorna o Longos, donde, por los ministros de SM se darán las providencias convenientes, para facilitar a v.m. la que necesite para continuar su navegación”.

⁴¹⁵ *Ibíd*em, Barcelona, 6 de diciembre de 1734, Arriaga a Patiño: “Este intermedio a que ha obligado el tiempo me lisonjeaba fuese siquiera favorable al restablecimiento de mis enfermos, pero aunque el mayor número es de ligeras indisposiciones, tengo hoy en el hospital 114, cinco se han muerto y muchos de los que están convalecientes en el cuartel de Junquera hemos de dejar. En vista de esta falta pedí ayer a D. Antonio Sartine veinte o veinticinco hombres buenos hasta vuelta de viaje, pero aunque mandó se buscasen, y que esta diligencia no sólo la ha hecho con eficacia D. Antonio Gallegos, pero yo mismo, no ha surtido algún efecto, y por esto no resuelvo aguardar socorro tan incierto, pues sobre ser preciso no detener el convoy y esta rada tan poco segura, algún partido hay que tomar. Lo que no puedo disimular es la falta del primer piloto y del práctico que ambos están en tierra sacramentada y yo a bordo con sólo un pilotín”.

⁴¹⁶ *Ibíd*em, Antonio Sartine a Patiño, Barcelona, 6 de diciembre de 1734.

de Cádiz, en aquellos momentos sólo disponía escasamente de la mitad⁴¹⁷. No obstante, a pesar de tanta adversidad para poder llevar a cabo su misión, Arriaga mantenía su espíritu positivo y se mostraba decidido a cumplir las órdenes haciéndose a la vela en cuanto pudiera:

...Quedo enterado de cuanto V.E. me ordena en su carta del 28 del pasado, cuya ejecución procuraré con exactitud (quiera Dios sea con menos desgracia que hasta aquí)...⁴¹⁸

Desde la llegada de la fragata de Arriaga a Barcelona, el desarrollo de la epidemia se había cebado especialmente con los tripulantes de su dotación, causando tantas bajas que en aquellos momentos se hacía imposible gobernar su nave. Por el contrario, muchos hombres de las dotaciones de las saetías que aún estaban fondeadas en Rosas habían podido recuperarse durante su prolongada estancia en el hospital, motivo por el cual el intendente, de acuerdo con Arriaga, había decidido enviar hasta Génova las saetías, escoltadas por el pingüe correo de Génova, como ya había hecho con éxito el mes anterior con otras dos, pertenecientes al convoy inicial de Arriaga que llevaban a bordo diez cañones de 24 pulgadas. Desde Génova había previsto que las saetías siguieran su viaje hasta Nápoles escoltadas por otro de los buques de la Amada que patrullaban la costa italiana⁴¹⁹. Sin embargo, ni Sartine ni Arriaga pudieron prever la negativa de los patrones de las saetías a hacerse a la vela con las condiciones meteorológicas poco favorables que reinaron todo aquel otoño y que utilizaron para argumentar su negativa.

Arriaga ni compartía sus temores ni podía justificar que la causa de la permanencia del convoy durante tantos meses en Rosas fuera achacable al mal tiempo, como argumentaban los patrones, máxime cuando otras embarcaciones menores, de porte muy semejante a las saetías, habían navegado sin problemas desde Barcelona a Rosas cargadas con víveres

⁴¹⁷ Ibídem, Arriaga a Patiño, 6 de diciembre de 1734: "Un poco a bulto referiré a V.E. mi tripulación, porque el segundo está también malo; saqué de Cádiz 350 plazas, hasta el día que salí de Nápoles me faltaban 45, 36 dejados en varios hospitales, 7 que inculpablemente quedaron en Rosas (y que aguardo ahora recoger), los dos desertores con otros 8 que tomé aquí en cuenta de los que dejé, es menester rebajar 114 en el hospital, 5 muertos, seis u ocho que se curan en casas particulares y algunos pocos convalecientes que no están en estado de ir a bordo".

⁴¹⁸ Ibídem.

⁴¹⁹ Ibídem, Sartine a Patiño, 6 de diciembre de 1734: "Si el número de los enfermos aumentaba y juzgaba que sin riesgo no podía aventurarse de continuar su navegación, (...) mandaré a los seis patrones que se hallan en Rosas y a las dos que les seguirán desde aquí, se pongan a la vela inmediatamente, escoltadas por el pingüe de Génova que se halla bien armado".

destinados a sus dotaciones y a los hospitalizados, y así se lo expuso a Patiño:

...las embarcaciones que conducían los víveres de aquel convoy no llegaron a aquel puerto hasta antes de ayer, donde permanecía el convoy todo el invierno; si juzgan los patrones aguardar en aquel golfo más viento que Norte, éste varía fuera de allí, y es necesario en siendo suave hacerse a la vela⁴²⁰.

Arriaga llevaba más de quince años navegando ininterrumpidamente tanto en aguas mediterráneas como atlánticas, lo que le había permitido acumular todo tipo de experiencias de navegación y conocer bien los caprichos y las características del viento así como las peculiaridades climatológicas de las distintas regiones. Sabía que era perfectamente posible conducir el convoy desde Rosas hasta Nápoles incluso en invierno, ya que, cuando el viento del Norte, predominante en el Golfo de León en aquella época del año, amainaba, permitía a las embarcaciones salir del golfo navegando hacia alta mar donde, a medida que se alejaban del Golfo, también lo hacían del área de influencia de la borrasca, mejorando considerablemente las condiciones para la navegación. Por eso no admitía que los patrones intentaran justificar su permanencia en Rosas durante tantos meses a cuenta del temible viento del Norte.

No obstante, también era consciente del miedo de los patrones de embarcaciones menores a navegar bajo las duras e imprevisibles condiciones climatológicas del Golfo de León, en especial cuando en invierno imperaba el viento del Norte, no en vano en todo el Mediterráneo era la época habitual para las invernadas de las naves. Hemos visto, al principio de la misión, cómo en cuanto arreció el viento que anticipaba el temporal, envió los bajeles que llevaba en su conserva a resguardarse en los puertos de Palamós y de Rosas. Para exponer las dificultades con que se encontraba por la actitud de los patrones, se atrevió a insinuar a Patiño que había que obligar a los patrones a actuar de forma más decidida, a hacerse a la vela aprovechando las mejorías del tiempo que se producían entre los temporales, incluso durante ese otoño tan duro.

Cuando denunció a Patiño la negativa de los patrones a zarpar, sin duda tuvo en cuenta que la navegación a Italia durante los meses de invierno, aunque difícil e incómoda, siempre había sido posible, incluso para embarcaciones menores; como también que las tropas destacadas en Italia necesitaban los vestuarios y la artillería, y que la permanencia en el puerto de

⁴²⁰ *Ibidem*.

Rosas de las saetías durante tantos meses estaba costando muy cara a la Real Hacienda, pues no en vano el intendente Sartine, viendo que la situación se prolongaba tantos meses, para ahorrar las raciones de Marina, había ordenado dar a las dotaciones de las saetías el prest y el pan habitual para el mantenimiento de la tropa y de los quintados, y que todos los hombres permanecieran alojados en tierra y no en las naves. Sólo cuando estuvo seguro de que el convoy iba a partir, envió, pocos días antes, raciones para 35 días de navegación⁴²¹.

Arriaga fue plenamente consciente de la trascendencia de su misión, aunque esta aparentemente no pareciera muy atractiva. La *San Esteban* debía contribuir a garantizar en todo momento el suministro de pertrechos y hombres a un ejército que luchaba lejos de España, así como a mantener la comunicación entre ambos territorios.

Arriaga a sus treinta y cuatro años era un joven oficial de Marina deseoso de hacer méritos ante sus superiores. Era plenamente consciente de que al mando de la fragata iba asociada la responsabilidad sobre el convoy y el cumplimiento de la misión encomendada, que no podía realizar porque no se le había otorgado la autoridad suficiente para ordenar a los patrones de las embarcaciones fletadas por el intendente para los transportes hacerse a la vela cuando su criterio y experiencia así se lo aconsejaban.

Si la cuestión de la climatología no era admisible como excusa para no hacerse a la vela y permanecer en puerto, algo muy distinto ocurría con las consecuencias de la epidemia que se había cebado con los tripulantes de las embarcaciones, especialmente con la de la *San Esteban*, agravadas por la imposibilidad de conseguir marineros catalanes que se enrolaran voluntariamente para suplir las bajas. La falta de una dotación mínima sí que retenía en puerto a un navío.

Teniendo esto en cuenta Patiño comprendió que el éxito de la misión de transporte de pertrechos militares de la *San Esteban* dependía de dotarla de las plazas correspondientes, así que ordenó al capitán general de Cataluña, conde de Glimes, y al intendente Sartine que realizaran una leva de gente de mar equivalente a los hombres que habían causado baja por la epidemia, prometiéndoles que volverían a sus casas en cuanto regresara a Barcelona la *San Esteban*, una vez cumplido su cometido. Además, contaba con que durante las semanas que durase el viaje de Arriaga a Nápoles los enfermos

⁴²¹ Ibídem, Antonio Sartine a Patiño, Barcelona, 6 de diciembre de 1734: "...y me escribe el comisario que solamente el día 4 llegó la embarcación con las 15.000 raciones de Marina que di cuenta a V.E. haber enviado para completar 35 días de víveres para la navegación, manteniéndose siempre la tropa y los quintados en tierra, con el prest y el pan que he mandado dar para ahorrar las raciones de Marina".

que se quedaban hospitalizados se habrían recuperado y podrían volver a ocupar sus plazas una vez hubieran desembarcado los reclutados⁴²².

Por eso, cuando a principios de diciembre, se presentó una ligera mejoría del tiempo, Arriaga decidió realizar un nuevo intento para zarpar desde Barcelona llevando en su conserva las tres embarcaciones fondeadas en Barcelona, y navegar hasta Rosas para recoger a las naves que allí esperaban para incorporarlas a su convoy y hacer con todas ellas la travesía del Mediterráneo, evitando de este modo a la embarcación correo de Génova el retraso que le supondría juntar el convoy y navegar a su ritmo⁴²³. Para evitar una nueva negativa de los patrones de las saetías a hacerse a la vela, incluso retrasó la salida prevista unos días más, esperando que se consolidara la mejoría del tiempo.

Finalmente, con relativo buen tiempo, el 9 de diciembre zarpó. Durante la travesía empezó a soplar viento del Norte que presagiaba la llegada de una nueva borrasca. Cuando los recios embates del NE le confirmaron que, una vez más, el clima iba a jugarle una mala pasada, al soltarse el ancla que le quedaba, por lo que, al no poder anclar la nave, (las otras dos pertenecientes a la fragata aún no las había podido recoger de Rosas) ésta fue arrastrada por el viento, obligándole a correr la costa durante toda una noche en la dirección contraria, hacia el S, hasta que, estando en alta mar, entre Mallorca y el golfo de Valencia, pudo estabilizar el navío y capear la nueva borrasca aguantando el viento.

Dos de las tres embarcaciones de su convoy fueron arrastradas hacia la costa sufriendo algunos golpes y la tercera tuvo que cortar sus palos para salvarse. Las disposiciones tomadas por Arriaga cuando se percató de que entraba un nuevo temporal fueron providenciales para evitar que éste causara daños a su fragata como ocurrió con las embarcaciones del convoy⁴²⁴.

⁴²² *Ibíd*em, Patiño a Arriaga, 10 de diciembre de 1734. Patiño al intendente Sartine, 10 de diciembre de 1734.

⁴²³ *Ibíd*em: "Habiendo mejorado el tiempo, contaba partir ayer, pero siendo el Noroeste muy fresco es preciso aguardar abonance algo par que estas dos embarcaciones salgan, y todos podamos tomar Rosas".

⁴²⁴ *Ibíd*em, Arriaga a Patiño, Barcelona, 17 de diciembre de 1734: "Aguardando el tiempo para hacerme a la vela, sobrevino un tan recio viento por el Lesnordeste que de tres navíos que de aquí no se levaron, dieron dos en la costa y otro hubo de cortar sus palos para salvarse. Yo metí desde el principio mi lancha y bote a bordo, y aguardé prevenido el último trance de garrar, como había de irme con sólo un ancla. Llegó esta precisión a las 7 de la noche, largué ambos cables, corrí toda ella en vuelta del S-SO, desde la mañana pude capear, y así aguantando varios vientos N-NE estuve entre Mallorca y el Golfo de Valencia, hasta que logré volver aquí y esperando un tiempo bonancible tomar los dos chicotes de los cables, y suspendidas las anclas me puse ayer en donde antes de garrar estaba".

Cuando seis días después logró fondear de nuevo en Barcelona, acababa de llegar la orden de Patiño para realizar una leva destinada a completar la tripulación de la *San Esteban*. Para sopesar la situación el intendente convocó a Arriaga a una reunión, que presidió el capitán general de Cataluña, conde de Glimes. Por un lado, era imposible hacer una leva en menos de ocho o diez días; por otro, cada vez era más urgente el transporte de los hombres y del vestuario a Italia; el propio Patiño había insistido en que Arriaga partiera con el convoy lo antes posible. La imposibilidad de conciliar ambas órdenes motivó que Arriaga decidiera, con la aprobación del capitán general y del intendente, hacerse a la vela sin esperar a la leva y así lo comunicó a Patiño:

...juzgo no desagradará a V.E. el que no siendo compatibles sus dos preceptos de completar mi tripulación y salir en breve, prefiera este a aquél, viendo se malogran los días que pintan bien y diciéndome el conde de Glimes y el intendente que son de este sentir⁴²⁵.

Durante la semana que había estado capeando la borrasca fuera del puerto barcelonés, cuarenta de los convalecientes se habían recuperado lo suficiente como para reincorporarse a sus plazas, a los cuales se sumaron tres desertores que habían sido capturados y algunos marineros más, que habían sido reclutados a última hora, de modo que pasaron la revista previa a la partida un total de 235 plazas, entre las que se encontraban un piloto, un práctico y un carpintero⁴²⁶. La cobertura de estas tres plazas, realmente imprescindibles para la navegación, animó a Arriaga a decidirse a zarpar sin esperar a incorporar a los marineros reclutados a través de la leva ordenada por Patiño; además contaba con incrementar su dotación incorporando, a los enfermos que había dejado en Rosas, ya recuperados.

Teniendo en cuenta que los médicos del hospital de Barcelona habían diagnosticado que la falta de abrigo de la marinería durante el frío y húmedo otoño había causado la epidemia, Arriaga solicitó al intendente que equipara a los hombres, especialmente a todos los convalecientes con suficiente ropa de abrigo para evitar una recaída y una nueva epidemia⁴²⁷.

⁴²⁵ *Ibídem*.

⁴²⁶ *Ibídem*: "Oficiales mayores: 7, Guardias Marinas: 1, Oficiales de mar: 11, de Oficiales artillería: 5, de Oficiales de Infantería: 61, artilleros: 52, marineros: 36, grumetes: 52, pajes: 10, total: 235 plazas".

⁴²⁷ *Ibídem*.

A su convoy de tres navíos con los que había zarpado desde Barcelona el 9 de diciembre, el intendente Sartine decidió incorporar ocho nuevas embarcaciones, saetías y tartanas, que se habían estado cargando durante las últimas semanas con vestuario, pólvora y pertrechos diversos y que estaban en el puerto a la espera de poder ser incorporadas a algún convoy. Mientras se reparaban los daños causados en los navíos por el último temporal y se completaba la dotación de su fragata, aprovechando una mejoría del tiempo, Arriaga había empezado a despachar hacia Rosas las embarcaciones recién incorporadas a su convoy con la intención de tenerlo reunido al completo en ese puerto, punto de partida estipulado en su derrota hacia Nápoles.

Él, por su parte, había decidido dedicar el tiempo que los bajeles del convoy necesitaban para la travesía desde Barcelona a Rosas, para recoger las anclas y cables que se había visto obligado a largar cuando le sorprendió la primera borrasca en octubre. Para ello envió desde Barcelona un pingue con la misión de sacar las anclas y los cables del fondo de la bahía.

Arriaga finalmente llegó a Rosas el 23 de diciembre. Tras recuperar las anclas hizo embarcar en las saetías a los quintados y demás tropa que habían permanecido en tierra por orden del intendente para ahorrar raciones de Marina, así como a los enfermos que se habían recuperado, y el día 27, cuando estuvo seguro de la bonanza de las condiciones metereológicas, ordenó a las catorce embarcaciones que formaban su convoy que se hicieran a la vela:

...para partir hoy, vistos los efectos de la luna, no ha estado el día a propósito, pero denotando tiempo suave, estoy para levarme a media noche con las catorce embarcaciones de mi convoy, si el viento no se declara contrario. (...) Quedo ya a la vela, pareciendo ser el tiempo muy a propósito⁴²⁸.

La travesía del Mediterráneo fue algo accidentada. Aunque consiguió sacar el convoy del puerto de Rosas, ya durante la noche del segundo día de navegación, cuando el convoy se encontraba aún en el golfo de León, se produjo la primera separación, obligando a Arriaga a dedicar varios días a buscar las embarcaciones dispersas hasta que consiguió reunir once en las islas Hières, mientras las tres restantes iban a parar por su cuenta a Livorno, donde las encontró semanas más tarde.

⁴²⁸ Ibídem, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban*, en el puerto de Rosas, 25 y 27 de diciembre de 1734.

Apenas reiniciada la navegación desde las islas Hieres, una semana después, el convoy de las once saetías se volvió a dispersar frente a Cabo Corso. Reunirlas de nuevo le resultó imposible, lo más que consiguió fue ir agrupándolas en distintos puertos de las islas y costa frente a la Toscana, excepto a dos de ellas, de las que le llegaron noticias de que se habían refugiado en Córcega⁴²⁹.

Durante los días que permaneció anclado en Porto Ferraio el marqués de Gracia Real se había puesto en contacto con Arriaga para que le entregara los vestuarios que transportaban las embarcaciones de su convoy, destinados a algunos de los regimientos del ejército español que estaban al mando del conde de Montemar y que habían participado en la conquista de Sicilia. El grueso de esas tropas, encabezadas por el propio conde de Montemar, se encontraba de camino hacia el norte de Italia, ocupando a su paso los presidios toscanos, para unirse a las tropas franco-sardas, al mando de Noailles, y participar en la conquista de Mantua, último bastión que le quedaba a los austriacos, antes de ser expulsados de la península italiana.

El marqués de Gracia Real se había quedado al mando de las fuerzas encargadas de rendir Mesina, Trápani y Siracusa, las últimas plazas en las que aún resistían las tropas del emperador en Sicilia (de hecho Mesina no capituló hasta el 23 de febrero). El marqués de Gracia Real había hecho llegar a Arriaga, hasta Porto Ferraio, una orden del conde de Montemar para que reuniera en el puerto de Livorno todas las embarcaciones del convoy que transportaban hombres y vestuario, con el objetivo de poder separar más fácilmente del total de los reclutas que transportaban, los pertenecientes a las Guardias Españolas para integrarlos en sus respectivos regimientos, que debían dirigirse a la Lombardía. Del mismo modo, Montemar pensaba que sería más fácil seleccionar del total de las embarcaciones cargadas con uniformes, los que correspondían a los regimientos españoles y valones y distribuírseles a cada uno de ellos.

⁴²⁹ AGS, SM, leg. 432, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban*, fondeado en Ferraio, s/f. (pero en torno al 15) de enero de 1735. *Ibidem*, frente a Livorno el 23 de enero de 1735: "Antes de ayer me obligó a levar del puerto de Ferrayo un fuerte SO y ayer tomé el partido de venir aquí, hallándome con el viento O empeñado ante estas islas. Del puerto de Ferrayo escribí a V.E. como había padecido dos separaciones del convoy a mi cargo, una en el golfo de León, la noche del 28 de diciembre, y la otra entre Villafranca y cabo Corso, la noche del 8 de este, que de la primera separación junté once embarcaciones en las islas Hieres, que tres vinieron a parar aquí (Livorno); de la segunda tengo recogidas en Longos y Ferrayo las cinco con pólvora, dos del resto de vestuario de guardias, una de reclutas y hallo aquí la de útiles, con que sólo que faltan dos que me dicen estar en Córcega".

Para cumplir las órdenes de Montemar Arriaga se vio obligado a dejar el grueso del convoy en el puerto de Livorno, por lo que decidió proseguir su derrota hacia Nápoles con las embarcaciones restantes que portaban al resto de los quintados, los artilleros, la pólvora y demás pertrechos, cumpliendo las órdenes de Patiño. Para justificar su decisión ante el conde de Montemar, antes de partir le envió una copia de sus órdenes⁴³⁰. Montemar, sin embargo, no tuvo en cuenta que las órdenes eran de Patiño y obligó a Arriaga a cambiar los planes sobre la marcha, ordenándole permanecer fondeado en la rada de Porto Longone hasta nueva orden. Tres semanas después le envió la orden de dirigirse a Melazo con un nuevo convoy formado por él mismo con las embarcaciones restantes del convoy de Arriaga, compuesto por tres embarcaciones de las cinco que transportaban pólvora y algunas con vestuario para las tropas que habían quedado en Sicilia.

Entretanto, para deshacer la confusión que había en la Secretaría de Marina sobre el paradero de las embarcaciones que había sacado en su conserva del puerto de Rosas, que por tantas desventuras habían pasado, Arriaga se sintió obligado a hacerle a Patiño un nuevo recuento exacto de dónde había ido a parar cada una de ellas y donde se encontraba en aquellos momentos⁴³¹.

El 7 de marzo Arriaga, cumpliendo la orden de Montemar, se hizo a la vela de la rada de Porto Longone con tres tartanas cargadas de pólvora y dos saetías con vestuario. De nuevo tuvo una travesía accidentada, con mal tiempo que le obligó a regresar a refugiarse en Porto Longone, repitiéndose las

⁴³⁰ Ibídem, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban* en la rada de Livorno, 27 de enero de 1735: "Tiéneme detenido aún el tiempo, que permanece riguroso y contrario, pero no desconfío se acomode esta noche para comenzar a cesar y en este caso partiré antes del anochecer por si puedo llegar a hora a Porto Ferrayo de continuar mi derrota mañana con aquellas barcas, despachando para este puerto las dos de vestuarios de Guardias Españolas y las de sus reclutas, pues el marqués de Gracia Real, viendo interpoladas las de Guardias Españolas y Walonas, me escribe que es preciso venga aquí el todo correspondiente de los 10 batallones, hasta que al arribo de la tropa que marcha a Lombardía se separe el que a ella corresponde. En este supuesto seguiré mi primer destino con las 5 embarcaciones de pólvora, las de útiles y las de artilleros y quintados, que juzgo se hayan incorporado a Porto Ferraio, respecto de que se hallaban en Córcega".

⁴³¹ Ibídem, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban*, al ancla en la rada de Porto Longone, 22 de febrero de 1734: "Después de que participé a V.E. había remitido al duque de Montemar copia de las órdenes que tengo de V.E., recibí una suya para esperar aquí hasta otro aviso, y en carta del 19 del corriente que ayer me llega, me manda que, en incorporándoseme unas barcas de vestuario de Guardias que ha prevenido salgan de Livorno, me encamine con ellas y 3 de las 5 que hay en este puerto con pólvora a Melazo, y que de allí me restituya a España, según las órdenes e V.E., si no recibiese alguna del rey de las Dos Sicilias para otra comisión. En fe de esto quedo esperando las expresadas embarcaciones para ir con ellas y estas 3 de pólvora donde se me manda, dejando aquí las otras 2 que con las 9 dirigidas a Livorno componen las 14 que de Rosas saqué".

separaciones del convoy, a las que ya nos tiene acostumbrados, motivadas por varios cambios sucesivos del rumbo y fuerza del viento. Finalmente el día 23 de marzo fondeó en Melazo, porque se hallaba muy escaso de víveres para su dotación, sobre todo de pan, menestra y bacalao. Entró en la rada sin las saetías que llevaban el vestuario, porque sus patrones habían decidido separarse del convoy sin avisarle. Arriaga juzgó que la causa de la separación debió ser “el parecerles mal navegar con viento contrario lejos de la tierra” y supuso que se habían dirigido a uno de los puertos más cercanos: Civitavechia o Nápoles⁴³².

En Melazo intentó conseguir provisiones pero sólo pudo encontrar vino y aceite, por lo que envió a Mesina en la lancha a su oficial de órdenes, el teniente de navío Juan Bautista de Mendivil con una copia de las órdenes que tenía de Patiño de regresar a España sin detenerse, para justificar la solicitud de víveres sin entrar en aquel puerto. Arriaga temía verse obligado a permanecer en Mesina por algún general del Ejército si entraba en el puerto, como le había ocurrido con el conde de Montemar.

En Mesina se encontraba, desde enero de ese año de 1735, con el rey de Nápoles a la cabeza, el cuartel general de las tropas españolas, que habían llevado a cabo la conquista de la isla y que en marzo todavía tenían sitiada las plazas de Trápani y Siracusa⁴³³. Sin embargo, de poco le sirvieron a Arriaga las precauciones que había tomado. Zenón de Somodevilla, que también había instalado en Mesina su intendencia de abastecimiento para la Armada y el Ejército, ordenó a Mendivil que, una vez que Arriaga se hubiera surtido de

⁴³² *Ibidem*, Arriaga a Patiño, desde la fosa de San Juan, costa de Calabria, a bordo de la *San Esteban*, al ancla, el 1º de abril de 1735: “Habiendo salido de Porto Longone el 7 del pasado, llegué a Melazo el 23 con las 3 barcas de pólvora, pues las 2 de vestuario se me separaron en la noche del 13 al 14 sin hacerme señal de incomodidad y así creo que fue por parecerles mal navegar con viento contrario lejos de la tierra”. *Ibidem*, Zenón de Somodevilla a Patiño, Mesina, 23 de marzo de 1735: “Antes de ayer vino a esta plaza el teniente de navío Juan Bautista de Mendivil y me hizo por escrito la relación sobre la salida de Longone de la que incluyo copia”. *Ibidem*, copia de la relación: “...hallándonos el día 13 a distancia de 26 leguas de las islas Ponce nos entró un viento fresco por el SE y nos mantuvimos bordeando hasta el 15 en que ya no veíamos a una de las saetías, y en consideración a que el convoy no podía resistir la mucha mar que se levantó, determinamos arribar a Longone ese día y al siguiente 16, estando a 15 leguas de Montecristo nos calmó el viento SE y nos entró NO fresco con el cual continuamos nuestra derrota a Melazo con sólo las tartanas de pólvora pues la otra saetía en medio de ser tan favorable el viento, sin hacer caso ni señal de incomodidad se desvió a la Civitavechia o Nápoles”.

⁴³³ CAMPO RASO, J. DEL: *Memorias políticas y militares para servir de continuación a los “Comentarios del marqués de San Felipe”*, <http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/>, p.68.

vino y aceite en Melazo, se dirigiera a Mesina, donde se le proveería de los demás víveres que le faltasen para poder regresar a Barcelona⁴³⁴.

En su correspondencia con Patiño, Somodevilla no dejó de mencionarle su disconformidad con la orden dada por Montemar a Arriaga de permanecer en Porto Longone hasta recibir una nueva orden suya y de escoltar posteriormente las tres tartanas y las saetías hasta Melazo. Según su criterio, para semejante misión hubiera bastado una de las barcas armadas de las que tenía contratadas el Ejército para patrullar las costas italianas, que por otro lado, teniendo en cuenta lo elevado de los sueldos que se pagaban a sus tripulaciones, eran perfectamente prescindibles⁴³⁵.

El marqués de Gracia Real, que se hallaba empeñado en el sitio de Siracusa en esos momentos, no podía disponer de fuerzas navales que bloquearan el puerto. El *Constante*, uno de los navíos de guerra que había apoyado el sitio de Mesina se hallaba averiado y el *Europa* estaba camino de Trieste con los 800 prisioneros austriacos que se habían rendido en Mesina⁴³⁶. Debido a esta razón, envió a Arriaga a través de Mendivil la orden de convoyar varias embarcaciones hasta Augusta y que desde allí se dirigiese hasta Siracusa para bloquear por mar la posible entrada de socorros a los sitiados⁴³⁷.

Arriaga debió consultar con Somodevilla el nuevo cambio de órdenes que, dadas las circunstancias y por tratarse de un oficial superior, a pesar de que contradecían las que tenía de Patiño de regresar a España de inmediato, no podía ignorar. Somodevilla, como coordinador de la intendencia del Ejército y la Marina, en cambio, sí podía disponer que otro de los navíos de guerra de las escuadras destinadas en aguas italianas, terminada la misión que le estuviera ocupando, acudiera a relevarlo, facilitando así que se cumplieran, tanto las órdenes del ministro de Marina, Patiño, como las del comandante supremo militar de Sicilia, el marqués de Gracia Real.

Cuando Arriaga tuvo la confirmación de Somodevilla de que enviaría al navío *África* (otro de los navíos de la Armada destinado en aguas italianas que se hallaba en aquellos momentos patrullando las costas) a relevarlo en cuanto regresara de su misión y llegara de Nápoles, para que pudiera regresar a

⁴³⁴ AGS, SM, leg. 432, Somodevilla a Patiño, Mesina 23 de marzo de 1735.

⁴³⁵ *Ibidem*.

⁴³⁶ CAMPO RASO, J. DEL: *Memorias...*, p. 68.

⁴³⁷ AGS, SM, leg. 432, Arriaga a Patiño, 1 de abril de 1735: "Me hallo hoy con carta del marqués de Gracia Real en que me manda convoyar varias embarcaciones que ya veo en Augusta y que de allí pase a los mares de Siracusa para embarazar que a los enemigos se introduzca algún socorro, por inutilizado el *Constante* y destinada la *Europa* para ir a Trieste, no hay navío que a esto se destine y que a V.E. avisa de esta urgencia que a detenerme obliga".

Barcelona, comunicó a Patiño el nuevo cambio de planes, como también que Somodevilla había ordenado que en Augusta se le entregara más gente de mar para completar la escasa dotación de su fragata. Recordemos que había salido de Rosas con 90 plazas de menos, a las que había que añadir la falta de otras 20, ya que la epidemia había vuelto a hacer estragos entre la marinería, obligándole a ir ingresando a los afectados en los hospitales de los puertos por los que había ido pasando⁴³⁸.

Como no podía ser de otra manera, Patiño aprobó la actuación de Arriaga, aunque tampoco quiso dejar de recordarle, suavemente, que no era conveniente alterar, ni las órdenes, ni los destinos con que se salía de España. Más que a un impulso autoritario la recomendación respondía a que, de acuerdo con el conde de Charni, virrey de Nápoles en funciones, mientras el rey Carlos VII participaba en la conquista de Sicilia, había destinado a la *San Esteban* a escoltar el transporte de regreso a España de los regimientos de dragones desmontados de Francia y Batavia, lo que por el cambio de planes del marqués de Gracia Real, sin consultar a sus superiores, ahora se iba a retrasar⁴³⁹.

La orden que Patiño había enviado a Charni para el traslado de los regimientos siguió su curso hasta que le llegó a Somodevilla el 12 de abril, cuando Arriaga ya llevaba una semana frente a Siracusa. Somodevilla enseguida comprendió el alcance de los cambios de órdenes improvisados y se apresuró intentar arreglar el desaguizado al que él mismo había contribuido. Contando con que el *África* pudiera relevar a la fragata de Arriaga en las próximas semanas, intentó ganar tiempo, confirmando a Patiño haber ordenado ya a Arriaga dirigirse al golfo de Nápoles y haber comunicado a Charni que podía empezar a aprontar el buque en el que debían ir los regimientos de Dragones con víveres para un mes y medio⁴⁴⁰.

Sin embargo, como Patiño había recibido antes la carta de Arriaga, en la que le comunicaba que se dirigía a Siracusa, que la de Somodevilla, confirmandole haber ordenado a éste dirigirse a Nápoles, descubrió la estratagema de Somodevilla y se apresuró a escribirle, pidiéndole que se cumpliesen sus órdenes de transportar los regimientos a España, pero como, por otro lado, era plenamente consciente de las dificultades de coordinar los transportes y sus escoltas con las necesidades de las acciones de guerra, le sugirió que, para el caso de seguir ocupada la *San Esteban* en el bloqueo de

⁴³⁸ Ibídem.

⁴³⁹ Ibídem, Patiño a Arriaga, Aranjuez, 22 de abril de 1735.

⁴⁴⁰ Ibídem, Somodevilla a Patiño, Mesina, 12 de abril de 1735.

Siracusa, ésta fuese sustituida por la fragata *Hermione*, a punto de llegar a Sicilia con caudales.

Utilizando un lenguaje coloquial, se podría decir que esta fue la de cal, la de arena fue la recriminación que le escribió como colofón de la carta, recomendándole que no se cambiaran las órdenes a los bajeles que se despachaban desde España⁴⁴¹. Y, para que a Somodevilla no le quedaran dudas de su determinación, ni de quien mandaba, en su siguiente carta le repitió la recomendación:

...y que se le repite el encargo de prevenir a los capitanes de los bajeles de guerra que fueren a aquellos parajes o que vienen, respeten las órdenes que llevaren de España, sin contestar las que les den, como se ha venido experimentando hasta aquí⁴⁴².

Como ocurría con bastante frecuencia, el relevo de la *San Esteban* se retrasó porque, a su vez, la misión del *África* se prolongó más tiempo del estipulado inicialmente, impidiéndole llegar a Nápoles en las fechas previstas. Al no poder disponer de ningún navío que relevara a la *San Esteban*, a Somodevilla no le quedó otra opción que mantener a Arriaga bloqueando el puerto de Siracusa y a los Regimientos de Dragones, para cuya escolta durante su traslado a España Patiño había destinado un mes antes a Arriaga con su fragata, a la espera de que llegara otro buque de la Armada a quien poder encomendar la defensa del convoy. Para Arriaga la misión de bloqueo del puerto siracusano se prolongó algo más de un mes, sin que experimentara ningún incidente.

La fragata *Hermione* fue el primer navío de la Armada que llegó a Mesina, por lo que Somodevilla, para ganar el tiempo que Arriaga hubiera necesitado para navegar desde Siracusa hasta Mesina y cumplir cuanto antes la orden de Patiño, decidió ordenar a su comandante que, sin detenerse, convoyara a España las embarcaciones que transportaban los regimientos de Dragones y mantener a Arriaga frente a Siracusa hasta que llegara el *África* y pudiera sustituirle.

Al cambiar una vez más las disposiciones de Patiño la intención de Somodevilla no fue otra que optimizar responsablemente los recursos

⁴⁴¹ Ibídem, Patiño a Somodevilla, Aranjuez, 19 de abril de 1735: "Respecto a los diferentes destinos que se han dado a la fragata *San Esteban* sin que haya llegado el caso de emplearse hasta ahora en escoltar desde Nápoles a España los dos regimientos de dragones desmontados, (...) advirtiendo S.M. a V.M. con este motivo, procure y solicite no se varíen las órdenes que llevan los bajeles que se despachan a las costas de Italia a fines determinados como se está experimentando".

⁴⁴² Ibídem, Patiño a Somodevilla, mayo de 1735.

disponibles para coordinar las sucesivas órdenes contradictorias dadas a Arriaga por el marqués de Gracia Real, Patiño y él mismo, así como contribuir a que Arriaga se viera libre de cualquier inculpación posterior por no haber cumplido las órdenes de un superior. En todo caso este incidente permitió a Somodevilla y a Arriaga tratarse y conocerse mejor y propició que entre ambos se estableciera una relación basada en la confianza mutua, que culminaría con el tiempo en una estrecha colaboración durante los años en que ambos desarrollaron sus respectivas carreras profesionales en la Marina. Como iremos viendo, Sicilia fue, sin duda, el escenario de un encuentro decisivo para ambos personajes.

Cuando finalmente llegó el *África* frente a Siracusa para sustituir a la *San Esteban* y Arriaga obtuvo permiso del marqués de Gracia Real para ser relevado de la misión de bloqueo, pudo zarpar hacia Augusta, donde se proveyó de víveres e hizo aguada. El día 10 de mayo se hizo a la vela rumbo a Barcelona “en derechura”, es decir, corriendo la derrota más corta: bordeando la costa sur de Sicilia y la de Cerdeña, desde donde cruzó entre Mallorca y Menorca para entrar el 3 de junio en la rada de Barcelona, donde esperaba encontrar las próximas órdenes de Patiño para proseguir la campaña o regresar a Cádiz, como constaba en las órdenes originales que le había hecho llegar el ministro. Los continuos vientos del NO y del O que había experimentado durante toda la travesía, también en esta ocasión habían dilatado el tiempo de la navegación⁴⁴³.

Al día siguiente de su entrada en Barcelona, el conde de Glimes y el intendente Sartine le llamaron a tierra para pedirle que, teniendo en cuenta que su próximo destino era Cádiz, escoltara hasta ese puerto a los regimientos “España” y “Ultonia”, teniendo que llevar a bordo de la *San Esteban* cuatro compañías del regimiento “España” con sus oficiales, coronel y plana mayor, por no haber suficientes embarcaciones de transporte disponibles. Arriaga se mostró dispuesto a cumplir este nuevo encargo, fijando la partida para el día 7, fecha que una vez más, hubo que posponer hasta que llegara la orden firmada por Patiño. Arriaga, sin embargo, aprovecho la espera para ir embarcando a los hombres de los regimientos “España” y “Ultonia” en las naves fletadas para ello y para revisar las plazas de su dotación.

Devolvió los veinte hombres que el intendente le había cedido en diciembre, cuando había salido hacia Nápoles tan escaso de plazas por los muchos enfermos que había tenido que dejar ingresados. De éstos algunos

⁴⁴³ Ibídem, Arriaga a Patiño, a bordo de la *San Esteban* a la vela delante de Barcelona, 3 de junio de 1735.

habían muerto y otros habían desertado, por lo que sólo pudo recuperar a los ochenta restantes, que embarcó para devolverlos a Cádiz, de donde los había sacado⁴⁴⁴. La orden de Patiño llegó el día 11⁴⁴⁵, y ese mismo día Arriaga se hizo a la vela con su nuevo convoy formado por quince embarcaciones.

El día 28 consiguió llegar a la rada de Málaga con nueve embarcaciones. Las seis que faltaban se habían tenido que refugiarse en Almería durante una tormenta. Las que permanecían en su conserva, como no habían administrado bien el agua durante la travesía, se habían quedado sin ella, lo que le obligó a permanecer varios días en Málaga para que hicieran aguada. Así que, en el ínterin, Arriaga decidió ir a buscar a las seis que se habían rezagado para reunir el convoy y pasar todos juntos el Estrecho⁴⁴⁶.

El día 14 de julio estuvo de vuelta en Málaga, viéndose obligado a permanecer en esa ensenada a la espera de mejores condiciones climatológicas para pasar el Estrecho:

...tres días ha que di sonda, sin haber podido continuar el viaje con todo el convoy que tengo junto, pues han reinado sólo virazones de SO y calmas, aguardo para llevarme el mínimo Terral que me ayude a granjear la cercanía del Estrecho, para esperar de más cerca el primer Leste para pasarle⁴⁴⁷.

Cuando llevaba dos semanas de espera tuvo que pedir al intendente del puerto malagueño que le consiguiera más raciones, ya que había algunas embarcaciones que apenas disponían ya de víveres. El intendente se las vio y se las deseó para encontrarlas, pudiendo reunir solamente raciones para el conjunto del convoy para cuatro días. Arriaga decidió repartirlas entre los más necesitados con la intención de que todas las embarcaciones del convoy tuvieran para diez y seis días más, en los que esperaba poder llegar a Cádiz.

El 7 de agosto, finalmente, consiguió entrar en el puerto gaditano con el convoy completo. El teniente general Rodrigo Torres, a la sazón comandante del departamento Marítimo gaditano, se apresuró a confirmar a Patiño la llegada de la fragata *San Esteban* y su convoy. Aunque todas las embarcaciones entraron en el puerto faltas de muchos pertrechos, ninguna arribó ni averiada ni dañada, como tampoco la *San Esteban*, lo que significaba que con nuevos repuestos podían enseguida hacerse nuevamente a la vela.

⁴⁴⁴ Ibídem, Arriaga a Patiño, rada de Barcelona, 11 de junio de 1735.

⁴⁴⁵ Ibídem, Patiño a Arriaga, Aranjuez, 5 de junio de 1735.

⁴⁴⁶ Ibídem, Arriaga a Patiño, rada de Málaga, 28 de junio de 1735.

⁴⁴⁷ Ibídem, Arriaga a Patiño a bordo de la *San Esteban* en la rada de Málaga, 17 de julio de 1735.

Por lo que respecta a la dotación, Arriaga devolvió 280 de las 350 plazas que había sacado de Cádiz, lo cual teniendo en cuenta la terrible epidemia no estaba nada mal⁴⁴⁸.

Este final feliz de la campaña sin duda compensaba a Arriaga de los muchos avatares sufridos por la persistencia del mal tiempo, la epidemia que se había cebado con los equipajes de su convoy, la escasez de dotación, las dificultades surgidas por la negativa de los patrones de las embarcaciones del convoy a hacerse a la vela con tiempo inestable y las contraórdenes de los mandos del Ejército de Italia. Como también el reconocimiento oficial de Rodrigo Torres, al incluirlo en la lista que Patiño le había solicitado de tenientes de navío que recomendaba para ser ascendidos a capitanes de fragata en la próxima promoción de oficiales⁴⁴⁹.

Patiño, sin embargo, a pesar de la recomendación de Torres, no lo incluyó en la lista de ascensos que realizó ese mismo mes, quedando Arriaga tan desolado que se atrevió a escribir al ministro suplicándole el deseado ascenso o por lo menos un destino:

Sr.: el ascenso que no podía esperar, seguro de mis cortos méritos, me lo prometía el favor debido a V.E. en las antecedentes promociones, y así, al verme excluido de esta última, dudo si mi conducta ha sido del agrado de V.E., y esto siento más que el carecer de empleo, que esperaba.

No tengo que exponer a V.E. servicios que me constituyan acreedor a él, que sí sólo repetir a V.E. la reverente súplica de que por meras gracias suyas lo haga⁴⁵⁰.

¿Qué había ocurrido para que Arriaga perdiera el favor de Patiño después de salir airoso de una campaña llena de contratiempos y dificultades? Nosotros creemos que es más que probable que Patiño perdiera la confianza en Arriaga por haberse éste plegado a cumplir las órdenes de los mandos del Ejército, hecho que había contrariado seriamente al ministro, por haberle impedido disponer de la *San Esteban* para otras misiones, moviéndole a hacer varias advertencias al respecto, como hemos visto.

En ningún caso fue una cuestión personal, sino jerárquica y logística. Él era el ministro, había impartido en función de su estrategia unas órdenes concretas que no se habían cumplido. El que la causa del incumplimiento fuera

⁴⁴⁸ Ibídem, Rodrigo Torres a Patiño, Isla de León, 7 de agosto de 1735.

⁴⁴⁹ AGS, SM, leg. 3, exp. 77, *Listado de oficiales de Marina que han de ser promovidos*, firmada por el teniente general, Rodrigo Torres.

⁴⁵⁰ Ibídem, exp. 68, Arriaga a Patiño, Cádiz, 27 de agosto de 1735.

la interferencia de otras órdenes impartidas por los más altos mandos del Ejército, a cuyo cumplimiento Arriaga no pudo negarse, no sirvió de justificación. Evidentemente prefirió castigar al subordinado antes que enfrentarse a los mandos militares que muy fácilmente hubieran podido justificar su actuación por encontrarse en campaña de guerra. Teniendo en cuenta que la Marina y el Ejército estaban condenados a colaborar en campañas conjuntas, hubiera sido una ocasión para establecer un criterio a seguir evitando conflictos de jerarquía entre ambos cuerpos defensivos.

La retirada de su apoyo a Arriaga fue un duro gesto de escarmiento que los oficiales de Marina debían interpretar como una advertencia para el futuro.

En la documentación hemos encontrado numerosos conflictos de idénticas características surgidos, por ejemplo, entre gobernadores militares de plazas americanas y oficiales de la Armada al mando de buques de guerra. Por su inmediatez cronológica exponemos como ejemplo el texto de una orden emitida por la Secretaría de Estado, el 29 de noviembre de 1738, y enviada a la Secretaría de Marina e Indias para que a su vez ordenase habilitar una escuadra destinada a Buenos Aires, en la que se pide que “se aseguren de que todos los oficiales de las escuadra se pongan a las órdenes del gobernador de la plaza”⁴⁵¹.

Ensenada, que era secretario del Almirantazgo cuando se emitió la orden citada, fue el encargado de responder a dicha orden, advirtiendo en su escrito “que se tenga en cuenta que no han sido pocos los perjuicios ocasionados a S.M. por órdenes de los generales del Ejército que desconocen la práctica de la Marina, como se ha puesto de manifiesto en Orán y en las campañas de Italia”⁴⁵².

En cualquier caso, para Arriaga el hecho fue lo suficientemente grave como para justificar su caída en desgracia que, en términos profesionales, significó un estancamiento de su carrera mientras vivió Patiño.

Arriaga quedó adscrito al departamento Marítimo de Cádiz, permaneciendo a bordo de la *San Esteban*, como prescribía la ordenanza, mientras se desarmaba la fragata y se le efectuaban las revisiones pertinentes, lo que se prolongó hasta septiembre, cuando le llegó el destino que había pedido en forma de orden de incorporarse a la oficialidad del navío de línea

⁴⁵¹ *Ibíd.*, leg. 780, Buen Retiro 29 de noviembre de 1738.

⁴⁵² *Ibíd.*, 4 de diciembre de 1738.

*San Fernando*⁴⁵³, orden que, sin embargo, no pudo cumplir de inmediato porque causó baja por enfermedad. Lo hizo al final del mes siguiente, cuando se recuperó de su dolencia⁴⁵⁴.

⁴⁵³ AGS, SM, leg. 3, exp. 77. Extracto de la revista de oficiales efectuado por Francisco Barrero Peláez, comisario de guerra y contador principal del departamento Marítimo de Cádiz: el teniente de navío Julián de Arriana figura como uno de los 56 tenientes de navío adscritos al departamento gaditano, destinado en el navío *San Fernando*.

⁴⁵⁴ AGMAB, Oficiales de guerra, leg. 2.850.

CAPITULO5 ETAPA SIN DESTINO, 1735-1738.

Hasta este momento la carrera de Arriaga en la Armada no habría podido evolucionar mejor. Desde su ingreso, en 1728, los ascensos se habían sucedido con rapidez y nunca le había faltado destino en alguna escuadra, sobre todo en las destinadas a Indias, tradicionalmente las más apetecidas por los oficiales de Marina por las facilidades para obtener sobresueldos. Sin poner en tela de juicio ni su abnegada entrega al real servicio, ni su demostrada capacidad profesional, es innegable que en el desarrollo de su carrera y en su particular *cursus honorum*, como en el de cualquier oficial de su época⁴⁵⁵, fue decisivo el respaldo que le brindaron las recomendaciones directas que el virrey de Nueva España, Juan de Acuña, marqués de Casafuerte, y, muy especialmente, Rodrigo Torres, bajo cuya órdenes había realizado la mayoría de sus campañas, habían enviado de su puño y letra a José Patiño, ministro de Marina e Indias.

Por lo que respecta a los destinos que había ejercido hasta este momento, los más decisivos para su carrera fueron los que le llevaron a Indias, que le permitieron vivir experiencias dramáticas, como el haber podido sobrevivir a huracanes y naufragios, pero también, sin duda, otras muy gratificantes y enriquecedoras, como conocer de primera mano la realidad de aquella parte del Imperio en sus múltiples facetas, que abarcaron (por mencionar algunos ejemplos significativos para su posterior carrera ministerial), desde las posibilidades de la construcción naval americana hasta distintos aspectos de la lucha contra el contrabando que dejaron patente el protagonismo que debía otorgarse a la Marina.

En este sentido Arriaga fue un privilegiado ya que había podido empalmar dos destinos consecutivos en armamentos destinados a Indias, evitando, además, ser enviado al departamento de Ferrol, donde las condiciones de vida eran peores que en Cádiz, hechos ambos que eran las máximas aspiraciones de los oficiales de Marina en cuanto a sus preferencias de destinos se refiere, y que, por sus consecuencias para la organización de las escuadras y departamentos Marítimos, preocupaban a las máximas autoridades de la Marina, llevando al comandante del departamento Marítimo

⁴⁵⁵ ANDUJAR CASTILLO, F.: "Las elites de poder militar en la España borbónica. Introducción a su estudio prosopográfico" en CASTELLANO, J. L. (ed.): *Sociedad, Administración y poder*, Granada, 1996, pp. 207-235. Aunque este estudio se centra en miembros del Ejército, sus conclusiones, en cuanto a cuerpo militar elitista de la Administración borbónica, se pueden aplicar perfectamente a la Marina.

gallego, el teniente general Francisco Cornejo, a reclamar a Patiño la puesta en marcha de medidas que solventaran estas preferencias manifestadas en abierta contraposición:

Hago memoria de que en la conversación de una noche, hablando del apego que tienen a los viajes de Indias los oficiales de Marina, y de la repugnancia a venir a este puerto por lograr aquel fin y librarse de las incomodidades de aquí, se sirvió V.E. decirme que, para desterrar el tan vicio, había que nombrar uno o dos navíos de los que estuvieren en este puerto para escoltar la flota, y lo mismo para los galeones, lo que me pareció admirable disposición, y cada día la he juzgado muy conveniente, pues siempre se han aprestado bajeles para venir a este puerto y con más exceso para los que aquí existen al presente, se excusaron muchos oficiales, unos buscando favores para quedarse, otros pretextando enfermedades de que sanarían luego que estos navíos salieron de aquel puerto y solicitaran, como de costumbre, embarcarse en los que van a corso o en los que fueren en la flota, en cuyo punto no dudo que V.E. tendrá presente lo que sea más importante⁴⁵⁶.

Patiño no dejó pasar esta llamada de atención de Francisco Cornejo y destacó de forma permanente cinco bajeles de guerra como dotación del departamento gallego⁴⁵⁷, ordenando también que en la primavera de 1736 de ese contingente se armaran en el puerto del Ferrol los dos buques que debían formar la próxima flota de Azogues hacia Veracruz, cuya salida se había previsto durante el verano de 1736 al mando de Andrés Reggio⁴⁵⁸. Cuando Cornejo dio aviso a Patiño de la salida de ambos bajeles del puerto de Ferrol hacia Cádiz para que se cargaran en ellos los azogues, equipados con oficiales destinados en ese departamento y con marinería gallega, se congratuló del acierto de la medida, puesto que también iba a contribuir al

⁴⁵⁶ AGS, SM, leg. 393, exp. 269, Ferrol, 15 de febrero de 1735, carta de Francisco Cornejo a Patiño.

⁴⁵⁷ Ibídem, leg. 432, Madrid, 21 de diciembre de 1735, Patiño a Francisco Cornejo. Ordenándole que por no estar previsto ningún armamento para Indias hasta la próxima primavera de 1736, se desarmasen, según las instrucciones que le enviaría próximamente, los cinco navíos de guerra que habían sido destacados en Ferrol, a saber: *Santa Teresa*, *Santiago*, *San Carlos*, *San Fernando* y la fragata *San Francisco Javier*. Ibídem, el 25 de enero de 1736, Patiño envió al intendente del departamento gallego, Bernardino Freire y al propio Cornejo las instrucciones para proceder a desarmar los bajeles de la Armada para las invernaadas.

⁴⁵⁸ Ibídem, leg. 393, exp. 362 y ss. Correspondencia desde enero hasta agosto de 1736 sobre la orden para habilitar los bajeles *San Fernando* y *San Carlos*, alias *el Incendio* para formar una escuadra de Azogues con destino a Veracruz, su partida desde Ferrol hasta Cádiz para ser cargados y posteriormente hacia Veracruz.

regreso puntual a Galicia de los marineros reclutados en ese reino para formar las dotaciones, ya que los navíos, una vez cumplida su misión, volverían a su puerto de origen para ser desarmados:

...quedo muy gustoso de la salida y destino de estos bajeles, no dudando que tanto cuanto se continúe el despachar otros de aquí, desterrará la violencia que tienen los oficiales de Marina en venir a este puerto, como V.E. lo tiene bien considerado, y que así mismo no se quedarán en Cádiz, sin volver a este reino los mejores marineros, como se experimenta con muy sensible perjuicio del reino y del real servicio⁴⁵⁹.

Como durante los meses de invierno, entre octubre de 1735 y febrero de 1736, la Secretaría de Marina e Indias no tuvo previsto ningún armamento a Indias, el 21 de diciembre se ordenó a Cornejo y al intendente del departamento gallego, Bernardino Freire⁴⁶⁰, que se desarmaran todos los buques de guerra destacados en ese departamento, enviándoles instrucciones precisas para el desarme, redactadas siguiendo las sugerencias que, a petición de Patiño, había efectuado el teniente general Rodrigo Torres, quien en aquellos momentos seguía destinado en Cádiz como comandante general del departamento⁴⁶¹.

Dichas instrucciones previeron que en cada buque quedaran, con obligación de residir a bordo, 4 oficiales de pito (contramaestres primeros y segundos) y 100 hombres de mar, de los cuales 40 deberían ser artilleros, 30 marineros, 22 grumetes y 8 pajes. De los oficiales siempre debería haber al menos uno (aunque preferiblemente dos) que respondiera del estado del navío

⁴⁵⁹ Ibídem, leg. 393, exp. 367, Ferrol, 28 de mayo de 1736, Cornejo a Patiño.

⁴⁶⁰ Nació en 1690 en la casa solariega familiar de Coruxo (en el actual municipio coruñés de Oleiros). En 1712 era veedor y contador de la gente de guerra de Galicia y un lustro después era contador de la razón en la contaduría principal de la intendencia general de dicho reino. El 4 de junio de 1735 fue nombrado intendente honorario con ejercicio del Cuerpo de Ministerio de la Armada, aunque desde 1731 actuaba y firmaba la correspondencia como intendente de Marina de Ferrol. El 3 de septiembre de 1740 obtuvo el nombramiento en propiedad. Sirvió este cargo hasta que en enero de 1749 asumió interinamente la intendencia general del Ejército durante la ausencia de su titular. Tuvo un papel decisivo en el establecimiento de la matrícula de mar en la costa gallega, asturiana y cántabra así como en la puesta en marcha de la base naval de La Graña. Cfr. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M.: *La matrícula de mar...*, pp. 487-488.

⁴⁶¹ Ibídem, leg. 432, Cádiz, 10 de enero de 1736 Rodrigo Torres a Patiño: "En carta de 6 del pasado diciembre me ordena V.E. le proponga el método de desarme de los navíos en consideración de lo que se debió practicar el año pasado, y en cumplimiento de dicha orden le incluyo a V.E. para que se sirva dar las órdenes pertinentes..."

ante el capitán del mismo, y éste, a su vez, ante el comandante del departamento⁴⁶².

Al intendente Freire le resultó imposible mantener tan elevado número de hombres de mar a bordo de cada navío desarmado, por lo que, tras informar a su superior de las dificultades para encontrar voluntarios, a Patiño no le quedó más remedio que consentir bajar el número a 50. Como incentivo destinado a la marinería para que no rehusara la permanencia a bordo de buques desarmados, Patiño aprobó que 150 de los hombres que estaban invernando en dichos buques pasaran a formar las tripulaciones del *San Fernando* y del *San Carlos*, dos de los navíos destacados en Ferrol que, en mayo de 1736, ordenó armar para formar la escuadra de Azogues de ese año⁴⁶³.

Precisamente a la oficialidad del *San Fernando*, uno de esos cinco navíos de guerra que habían pasado a formar la dotación permanente del departamento de Ferrol, había sido destinado Julián de Arriaga desde septiembre de 1735. Dado que sus preferencias por los destinos a Indias coincidían con las de sus compañeros de armas, le resultó, como a ellos, muy poco atractiva la idea de desplazarse a Ferrol. Una oportuna indisposición, apenas desembarcado de su misión en el Mediterráneo, le permitió evitar el traslado cuando el *San Fernando* recibió la orden de dirigirse a aquel puerto.

En efecto, Arriaga ni en octubre ni en noviembre de 1735 se presentó a las revistas de oficiales que los comisarios ordenadores realizaban mensualmente de forma obligada en todos los departamentos de la Marina. Una enfermedad no especificada en la documentación fue la causa que alegó para justificar su ausencia, cuando pudo reincorporarse al servicio en diciembre de 1736. Durante el tiempo que estuvo enfermo permaneció en Sanlúcar⁴⁶⁴.

Al causar baja por enfermedad, no sólo evitó tener que trasladarse a Ferrol en el bajel en el que estaba destinado, sino que consiguió volver a ser adscrito al departamento de Cádiz, lo que le permitió soñar con mayores expectativas de ser nombrado oficial en otro navío de algún nuevo armamento que se preparase, sobre todo teniendo en cuenta que su protector, el teniente general Rodrigo Torres, era el comandante general del departamento gaditano.

Sin embargo, a la decepción por no haber sido incluido en la última hornada de ascensos, realizada en agosto de 1735, tuvo que sumar algunas más, como la que, sin duda, le produjo el no verse incluido en el armamento

⁴⁶² *Ibidem*, Estado de la forma en que se deberá hacer el desarmo de los navíos.

⁴⁶³ *Ibidem*, Bernardino Freire a Patiño, La Graña, 28 de mayo de 1736.

⁴⁶⁴ AGMAB, Oficiales de Guerra, leg. 2849.

que se organizó hacia Italia durante esos meses del otoño de 1735⁴⁶⁵, y verse, en cambio, destinado a uno de los cinco navíos que se enviaron en diciembre a Ferrol, o como la constatación de no haber previstos armamentos hacia las Indias hasta la primavera de 1736. Por el momento, su buena estrella se había apagado.

5.1 Licencia del servicio para “asuntos propios” (1736-1737).

Así pues, cuando una vez recuperado se reincorporó al servicio, ante la expectativa de tener que quedarse todo el invierno en dique seco, solicitó a Patiño una licencia del servicio de seis meses y permiso para pasar a Madrid a solucionar cuestiones administrativas relacionadas con una pensión que gozaba del Arzobispado de Toledo en calidad de caballero de la Orden de San Juan⁴⁶⁶. Patiño se lo concedió aunque sin el prest, el sueldo que los oficiales de la Armada percibían cuando no estaban embarcados⁴⁶⁷. Esto no fue inusual y obligó a algunos de ellos que se vieron en semejantes circunstancias a suplicar al ministro de Marina, como si se tratase de un favor personal, que se les abonase, teniendo que recurrir incluso a las influencias de sus amistades en la Corte para conseguirlo.

Arriaga percibió la decisión de Patiño de no concederle el prest como la confirmación de su caída en desgracia con el ministro y, consciente de haber perdido su favor, no le escribió pidiéndole la gracia de que no se le descontase el sueldo. Sí lo hizo, en cambio, cuando, fallecido Patiño, consiguió posicionarse en el equipo que ostentó el poder en la Marina a partir de 1737:

...que al usar del real permiso para ir uno a su casa en ocasión de no haber armamentos y después de muchos años de faltar de ella es (aún cuando no tenga dependencias propias) tan natural tributo a su Patria y parientes que no merece el castigo de que se le descuente el sueldo⁴⁶⁸.

⁴⁶⁵ AGS, SM, leg. 432.

⁴⁶⁶ AHPNM (Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid), protocolo 17.261.

⁴⁶⁷ AGS, SM, leg. 3, exp. 175, Arriaga a Patiño, 6 de febrero de 1736: “Sr. Hallándome con precisión de pasar a Madrid para poner al corriente el cobro de una pensión que gozo sobre el Arzobispado de Toledo, me atrevo a suplicar a V.E. me conceda una licencia de seis meses, alentándome a ello la ocasión de haber salido la escuadra de Italia en que no he tenido destino y no ver que por ahora ninguna otra para levante se apronte, en cuyo caso, dejándolo todo me presentaré con la mayor diligencia donde V.E. me mande. Espero merecer de V.E. esta honra...”

⁴⁶⁸ Ibidem, leg. 4, exp. 206, Arriaga al marqués de Torrenueva, 27 de julio de 1737.

Desconocemos las andanzas de Arriaga durante el tiempo que permaneció en Madrid, así como los motivos que le llevaron a solicitar dos prórrogas consecutivas de la licencia, hasta sumar un total de quince meses el tiempo que permaneció alejado del servicio en la Marina⁴⁶⁹. Sin embargo, hay una estrecha relación entre la larga excedencia y algunos hechos acaecidos durante este tiempo que supusieron cambios trascendentales para la carrera de Arriaga: el fallecimiento de Patiño en noviembre de 1736 y el ascenso político de Zenón de Somodevilla, convertido en marqués de la Ensenada por la gracia del rey de Nápoles, el futuro Carlos III, y en secretario del Almirantazgo español por lo mucho que lo había recomendado para el puesto a su padre, Felipe V⁴⁷⁰.

Arriaga, sabedor por propia experiencia de la importancia de tener buenos padrinos para hacer carrera, sin duda aprovechó el tiempo que permaneció con licencia del servicio para integrarse en el círculo de los que, con el tiempo, compusieron la red política de Ensenada⁴⁷¹, quien, desde la Secretaría del Almirantazgo, creado en marzo 1737⁴⁷², se había convertido en un hombre muy poderoso dentro de la Marina.

Para esta nueva singladura Ensenada se rodeó de amigos y personas cercanas, con las que de alguna manera había coincidido y colaborado a lo largo de su carrera en la administración de la Armada, comenzando a tejer su red clientelar. Muchos de estos primeros colaboradores, además, fueron marinos competentes, como los tres que formaron la Junta Suprema del Almirantazgo, creada en junio de 1737, para presidir la nueva institución: el marqués de Mari y los tenientes generales Francisco Cornejo y Rodrigo Torres⁴⁷³. Con los dos primeros le unía una estrecha relación al haber navegado como ministro de alguna de las escuadras en las que ellos habían ostentado el mando. Y con los tres compartió la pasión reformadora encaminada a hacer de la Marina una institución moderna.

⁴⁶⁹ Ibídem, leg. 4.

⁴⁷⁰ RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Zenón de Somodevilla...*, p. 6.

⁴⁷¹ Este tema lo ha estudiado en profundidad: GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política del marqués de la Ensenada*, Madrid, 2004.

⁴⁷² AGMAB, Secretaría de Marina, leg. 5.159, El Pardo, 14 de marzo de 1737, Real Decreto de nombramiento de S.A.R. el Infante Don Felipe como Almirante General de España y de todas sus fuerzas marítimas. Real Cédula de Instrucciones para el desempeño del empleo de Almirante General por parte del Infante Don Felipe.

⁴⁷³ CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, A. de: *El Almirantazgo general de España e Indias en la Edad Moderna: el Infante Don Felipe, el Príncipe de la Paz y el Infante Don Antonio*, tesis doctoral inédita, UNED, Madrid, 2005: "El Almirantazgo y su anexa Junta Suprema de Marina se constituyeron formalmente, celebrando su primera sesión el día 17 de julio de 1737 (...) en aquellas mismas fechas del verano de 1737, en que se constituyó el Almirantazgo, su alma e impulsor, que no fue otro que Ensenada...", pp. 60-61 y 67.

Conviene recordar que Arriaga durante su estancia en Italia había tenido una buena relación con Ensenada y que había navegado a las órdenes de Mari y sobre todo de Torres (con quien, además, había compartido experiencias inolvidables), y que por lo tanto contaba con tres buenos valedores en la Corte para sus aspiraciones profesionales.

En febrero de 1737 cumplió la primera prórroga de la licencia de tres meses que Patiño había concedido a Arriaga poco antes de morir y éste se desplazó hasta Cádiz para reincorporarse al servicio de la Marina. Mientras esperaba destino aprovechó el tiempo para recabar los apoyos con los que supo que podía contar y en julio escribió a la Secretaría de Marina, interinamente a cargo del marqués de Torrenueva⁴⁷⁴ desde el fallecimiento de Patiño, solicitando se le abonase el sueldo que le correspondía por el tiempo que había estado con licencia⁴⁷⁵. La Secretaría denegó su solicitud remitiéndolo al Almirantazgo, donde para su gran suerte contaba con buenos amigos.

La primera muestra de apoyo y amistad por parte de Ensenada fue el ascenso a capitán de fragata, al haberle incluido en la propuesta de promociones para la hornada de ascensos que se efectuó en agosto⁴⁷⁶. La segunda fue que le hizo trasladarse a la Corte como colaborador en los proyectos para reformar la Marina que puso en pie desde su cargo de secretario del Almirantazgo, para lo cual le concedió una tercera prórroga de la licencia del servicio por otros ocho meses a partir de septiembre⁴⁷⁷.

Durante este tiempo Arriaga permaneció en Madrid, colaborando con Ensenada en asuntos relacionados con el día a día de la Marina. Desconocemos de qué cuestiones concretas tuvo que ocuparse, pero en cualquier caso sí que pudo estrechar su relación con aquél, habida cuenta del tono íntimo y cercano que utilizó en una minuta interna que le escribió para recordarle la solicitud de licencia de otro oficial de la Armada en la que incluyó una declaración de entrega total a su causa:

⁴⁷⁴ Mateo Pablo Díaz Labandero, marqués de Torrenueva desde 1732, caballero de la Orden de Santiago, fue sucesivamente oficial de la Armada, veinticuatro de Sevilla y oficial del Santo Oficio, teniente alguacil mayor de Sevilla (1720-25), vocal de la Junta hispano-británica (1732), director de Rentas del Tabaco, tesorero del Reino, secretario de Estado de Hacienda y de Marina e Indias (1726-39), consejero de Indias. PAVÍA, F. de P.: *Galería biográfica...*, pp. 400-401. PERONA, D.: *Los orígenes...*, pp. 113-115, 392-393.

⁴⁷⁵ AGS, SM, leg. 4, exp. 206, Arriaga al marqués de Torrenueva, 27 de julio de 1737.

⁴⁷⁶ *Ibidem*, leg. 4, exp. 34 y leg. 756, folio 55

⁴⁷⁷ *Ibidem*, leg. 4, exp. 154, Relación de oficiales sueltos que usan la licencia en el semestre de internada de 1737. AGMAB, Oficiales de Guerra, Cádiz, leg. 2850.

Madrid, hoy sábado, mi amigo y Sr. sirva ésta de hacer a V.M. memoria de la licencia de Blanes (...) quédese V.M. confiado, pues soy todo de V.M., ya lo sabe, y para hablar de las desgracias de nuestro bordo, no hay valor que le haya dado el cielo, y a V.M. me guarde muchos años...⁴⁷⁸.

Es evidente que Arriaga se había convertido en hechura de Ensenada a cambio de su lealtad incondicional y que el futuro ministro de Hacienda, Guerra, Marina e Indias empezó a contar con él para asuntos relacionados con la Marina, contribuyendo a impulsar su carrera, al principio de forma discreta pero, a medida que fue aumentando su poder, de forma espectacular, como veremos.

En abril de 1738, un mes antes de que venciera su tercera prórroga de la licencia del servicio, Arriaga volvió a solicitar el abono de los sueldos atrasados, pero esta vez lo hizo directamente al Almirantazgo⁴⁷⁹, donde Ensenada le concedió el relief por los meses del permiso, ordenando al intendente de Cádiz, departamento al que Arriaga seguía adscrito, que se le abonaran todos los sueldos vencidos durante ese tiempo⁴⁸⁰.

Al marino Julián de Arriaga, ni la actividad como oficinista en el mar de la burocracia ni la experiencia como cortesano debieron de gustarle mucho. De hecho ni siquiera en su etapa ministerial se prodigó como tal, parapetándose en sus obligaciones administrativas para disculpar su escasa presencia y participación en la vida de la Corte. A sus 38 años era muy joven para quedarse en tierra, y después de 15 meses sin navegar echaba de menos la mar y la vida a bordo, por lo que no es nada extraño que a partir de junio de ese año nos lo encontremos nuevamente incorporado al departamento de Cádiz, donde el 12 de agosto le llegó la orden de comandar el navío de línea *Nueva España*⁴⁸¹, un navío que montaba 60 cañones y que se hallaba plenamente habilitado a la espera de un destino que se suponía fuera inmediato.

⁴⁷⁸ AGS, SM, leg. 5, exp.65, minuta de Arriaga a Ensenada, 11 de marzo de 1738.

⁴⁷⁹ *Ibidem*, leg. 5, exp. 76, Arriaga al Infante Almirante General, Madrid, 13 de abril de 1738.

⁴⁸⁰ AGMAB, leg. 620/86, Ensenada a Varas, Aranjuez, 13 de abril de 1738.

⁴⁸¹ AMN, Ms. 1992, fol. 293.

5.2 Primera misión especial (1738).

Durante todo 1737 y 1738 se había ordenado a los departamentos Marítimos de Cádiz y Ferrol la habilitación de cuantos navíos estuvieran desarmados con la intención de tenerlos preparados para poder enviarlos a Indias⁴⁸². La causa no era otra que el paulatino aumento de la tensión entre España e Inglaterra mientras se llevaba a cabo una negociación diplomática para solucionar el que fue un nuevo capítulo del conflicto anglo-español en el Caribe: las usurpaciones territoriales inglesas en la Florida, llevadas a cabo tras la creación, en 1732, de la colonia de Georgia.

Esta negociación se prolongó hasta culminar en la declaración de guerra por parte de Inglaterra en octubre de 1739. El objeto inicial de la negociación también se amplió a otros conflictos antiguos latentes, como el apresamiento de embarcaciones mercantes inglesas dedicadas al comercio ilícito que realizaban los guardacostas y corsarios españoles en aguas caribeñas o la pretensión de la libre navegación en mares hispanoamericanos por parte británica, temas que polarizaron la negociación y supusieron la causa oficial de la guerra⁴⁸³.

Como claramente ha expuesto Sylvia-Lynn Hilton, el enfoque utópico y romántico con que los secretarios de Estado, Sebastián de la Cuadra, y de Marina, marqués de Torrenueva, acometieron los problemas que enfrentaron a ambas naciones, recurriendo a la tradicional postura legalista y belicista de la Monarquía, en vez de buscar una solución práctica y ajustada a la realidad, mediante una negociación de límites fronterizos en el caso de Florida, como sugirieron algunos funcionarios coloniales, conocedores de primera mano de la realidad floridana, no hizo sino alimentar la tensión entre Inglaterra y España hasta desembocar en la guerra de la Oreja de Jenkins en 1739⁴⁸⁴.

Esta política y su consecuente escalada de tensión se habían traducido en las órdenes secretas dadas el 10 de abril de 1737 al gobernador de La Habana, Francisco de Güemes y Horcasitas, de reforzar las defensas de

⁴⁸² AGS, SM, leg. 393. *Ibidem*, leg. 394, exp., 506-612.

⁴⁸³ Sobre la evolución de las negociaciones llevadas a cabo entre ambos gobiernos consúltese: HILTON, S. L.: "El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación" en *Revista de Indias*, nº 153-154, 1978, pp. 671-713.

⁴⁸⁴ HILTON, S.-L.: "El conflicto anglo-español en Florida: utopía y realismo en la política española, 1732-39" en *Quinto Centenario*, nº 5, 1983, pp. 97-128. OTERO LANA, E.: *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, 2004. BETHENCOURT MASSIEU, A.: "La Guerra de la Oreja. El corso Marítimo", en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondica, 1989, pp. 337-345.

Florida, recuperando los territorios usurpados mediante una expedición secreta, conjunta de la Marina y el Ejército⁴⁸⁵. En este sentido, para que Güemes pudiera organizar el armamento naval, se envió una escuadra de seis navíos a La Habana⁴⁸⁶, en la que también fueron tropas, armas y munición⁴⁸⁷.

Inglaterra no se había quedado atrás en la escalada de tensión, incrementando también considerablemente su presencia militar en el Caribe, causando la consecuente alarma en España cuando se recibieron varios avisos sobre los numerosos armamentos de navíos mercantes, así como sobre la presencia de algunos buques de guerra en Jamaica para reforzar la escuadra permanente en la isla y la actividad corsaria de los mercantes⁴⁸⁸. Este notorio aumento de buques ingleses armados en el Caribe puso de manifiesto la clara situación de inferioridad de las fuerzas navales españolas y fue uno de los principales motivos señalados por el conde de Montijo, embajador extraordinario en Inglaterra, para recomendar a los gobernantes españoles posponer el armamento destinado a la Florida a la primavera siguiente y seguir negociando en el ínterin⁴⁸⁹.

En 1738, se complicó la situación diplomática por la acentuada postura belicista inglesa, alimentada por una intensa campaña de propaganda contra España, destinada a provocar una declaración de guerra. Consecuencia del endurecimiento de la política indiana fueron las decisiones adoptadas por la Secretaría de Marina e Indias de acuerdo con la de Estado de aumentar las dotaciones de las escuadras americanas para reforzar la defensa de las plazas caribeñas y de incrementar la persecución del comercio ilícito⁴⁹⁰. El contrabando había adquirido un desarrollo espectacular durante 1735 y 1736, cuando Patiño pidió a los gobernadores de las plazas americanas que

⁴⁸⁵ *Ibidem*, pp. 108-109.

⁴⁸⁶ AGS, SM, leg. 393, exp. 844 y ss.: Buen Retiro, 19 de septiembre de 1737. Órdenes enviadas al virrey de Nueva España y al gobernador de La Habana, para que se establezca en la capital cubana una escuadra guardacostas de seis navíos y para que se la provea de los caudales necesarios. *Ibidem* a los gobernadores de las plazas de Barlovento y de Tierra Firme, a los oficiales reales de Cartagena, virrey del Perú, presidente de la Audiencia de Santa Fe y oficiales reales de Santa Fe, para que se haga permanentemente el corso en esas aguas bajo las reglas que ha propuesto el Infante Almirante.

⁴⁸⁷ AGS, SM, leg. 393, exps. 630 y 650.

⁴⁸⁸ *Ibidem*, leg. 395, exp. 1-26. AHN, Estado, libro 708, carta de Geraldino al marqués de Torrenueva, Londres, 27 de febrero de 1738. *Ibidem*, libro 707, Geraldino a Cuadra, Londres 24 de marzo de 1738, citadas por HILTON, S.-L. p. 688, notas 53 y 54.

⁴⁸⁹ HILTON, S.-L.: "El conflicto...", p. 110.

⁴⁹⁰ AGS, SM, leg. 394, exp. 465-505, correspondencia entre el marqués de Torrenueva, Sebastián de la Cuadra, Blas de Lezo, Tomás Geraldino, Domingo Justiniani y el arzobispo-virrey de México.

disminuyera la presión de los corsarios y guardacostas mientras tuvieran lugar las negociaciones de paz tras la Guerra de Sucesión austriaca⁴⁹¹.

El navío *Nueva España*, a cuya dotación había sido destinado Arriaga en mayo de 1738 después de su reincorporación al servicio, fue uno de los que se había ordenado habilitar para tenerlo preparado y dispuesto a hacerse a la vela. Su destino inicial fue el puerto de Buenos Aires, donde la Secretaría de Marina e Indias había decidido despachar un buque de guerra en misión especial para traer a España la escuadra de tres fragatas que se había enviado, a finales de 1736, al mando del capitán de navío Nicolás Giralдино, para reforzar el asedio a la colonia de Sacramento⁴⁹². Esa escuadra, incrementada por otras tres fragatas que Giralдино había apresado en su derrota hacia Buenos Aires, se hallaba retenida en el puerto bonaerense porque a su comandante le había sido retirado el mando de la misma por el gobernador de la plaza, Miguel Salcedo, por enfrentamientos personales entre ambos⁴⁹³.

Cuando llegaron las noticias de lo ocurrido en Buenos Aires a la Secretaría de Marina e Indias en julio de 1738, el ministro Torrenueva envió a Ensenada la orden de apresar a Giralдино y ponerlo a disposición del presidente de la Casa de la Contratación hasta que fuera juzgado. Para ello era imprescindible que este oficial fuera conducido en calidad de preso a Cádiz en alguna de las fragatas de su escuadra. Torrenueva nombró al mismo tiempo un nuevo gobernador en sustitución de Salcedo y solicitó al Almirantazgo el envío de un buque de guerra para llevar al nuevo gobernador y traer la escuadra completa y a su comandante preso, siempre y cuando Nicolás Giralдино no hubiera llegado a Cádiz por su cuenta.

Para reparar las fragatas que se hallaban en muy mal estado también se pidió al Almirantazgo que junto al navío se habilitara una fragata en la que se enviaran los materiales y pertrechos necesarios para las reparaciones⁴⁹⁴. Ensenada, como secretario del Almirantazgo, confirmó al ministro de Marina

⁴⁹¹ AGS, SM, leg. 395, exp. 465-505, correspondencia entre el secretario de Estado, Sebastián de la Cuadra, el de Marina, marqués de Torrenueva, el virrey de Nueva España y el comandante de la escuadra de Tierra Firme, teniente general Blas de Lezo.

⁴⁹² Sobre esta cuestión: TÉLLEZ ALARCIA, D.: *La manzana de la discordia. Historia de la Colonia de Sacramento. Desde su fundación portuguesa hasta su conquista definitiva por los españoles (1677-1777)*, Barcelona, 2008.

⁴⁹³ AGS, SM, leg. 393, exp., 651-715. Correspondencia remitida a Ensenada por Nicolás Giralдино. *Ibidem*, leg. 395, doc. 344 y ss.: informe de Giralдино sobre lo ocurrido y documentación sobre el proceso seguido en la Casa de la Contratación

⁴⁹⁴ AGS, SM, leg. 780, Buen Retiro, 29 de noviembre de 1738. Resolución real para el envío de un navío de los que estén preparados en Cádiz a Buenos Aires.

que el *Nueva España* era el navío destinado a la misión bonaerense y que los materiales necesarios para reparar las fragatas apresadas por Geraldino se embarcarían en la fragata *La Griega* que navegaría en su conserva.

De los dos capitanes de navío que estaban en Cádiz pendientes de destino, Ensenada había previsto nombrar comandante del *Nueva España* a Ignacio Dauteville, el de mayor antigüedad, y a Julián de Arriaga como su segundo. En el viaje de retorno, mientras Dauteville ejercía como comandante de la escuadra formada por todas las fragatas capaces de realizar la travesía, Arriaga debería asumir el mando de la embarcación de Nicolás Geraldino, ya que Ensenada también le había encomendado la delicada misión de traerlo preso en ella⁴⁹⁵.

Sin embargo, la preparación de los pertrechos para reparar las fragatas, así como la habilitación de la fragata *La Griega* encargada de llevarlos, se demoró tanto, que dio tiempo a que la escuadra de Nicolás Geraldino, al mando de su segundo, el capitán de fragata Francisco Alzáibar, entrara en la bahía gaditana el 10 de marzo de 1739 trayendo a Nicolás Geraldino preso. En cuanto pisó tierra gaditana la custodia de Geraldino se entregó al funcionario de la Casa de la Contratación, José Cenozo⁴⁹⁶.

Este episodio que había frustrado la salida de la pequeña escuadra destinada a Buenos Aires en la que debería haber ido Arriaga tuvo lugar durante una etapa de gran actividad para la Marina en el departamento gaditano, motivada en primer lugar por los preparativos para el envío de una nueva flota de la Carrera a Veracruz que se había previsto para el verano de 1739⁴⁹⁷.

Igualmente se había ordenado la habilitación de una escuadra formada por dos buques de guerra para reforzar la defensa de las derrotas atlánticas que habitualmente seguían los navíos españoles, amenazadas desde la primavera de 1738 por una escuadra inglesa que patrullaba a la altura del Cabo de San Vicente y por otra que vigilaba las costas gallegas. También se había

⁴⁹⁵ Ibídem, Ensenada a la Secretaría de Marina e Indias, 4 de diciembre de 1738. Ibídem, leg. 395, doc. 508, Buen Retiro, 23 de diciembre de 1738. Orden dirigida al marqués de Torreblanca, comandante del departamento de Cádiz para que apreste el *Nueva España* que, comandado por el capitán de navío Ignacio Dauteville y con Arriaga como segundo, deberá llevar al nuevo gobernador a Buenos Aires. Ibídem, doc. 506, orden para el apresto de una de las fragatas que se encuentran habilitadas para que sea despachada a Buenos Aires en conserva del *Nueva España*, con pertrechos para las fragatas que se encuentran allí.

⁴⁹⁶ Ibídem, leg. 395, doc., 278, Varas a Ensenada, Cádiz, 13.3.1739.

⁴⁹⁷ Ibídem, leg. 397-1, doc. 8, Buen Retiro, 26 de marzo de 1739, Ensenada a José de la Quintana. Le comunica haber resuelto el rey la partida, el verano siguiente, de la flota para Nueva España que no había salido en 1738.

decidido que dos navíos de guerra convoyaran las flotas de Azogues mientras persistiera la tensión entre España e Inglaterra, por lo que se había ordenado al departamento gaditano armar otros dos buques más para esta misión⁴⁹⁸.

De entre tantas posibilidades de destino, el navío *Nueva España*, a cuya dotación de oficiales pertenecía Julián de Arriaga, fue designado por Ensenada como capitana de la escuadra de guerra encargada de proteger el convoy a Veracruz. En efecto, cuando Ensenada respondió a la petición del nuevo secretario de Marina e Indias, José de la Quintana, de nombrar los oficiales para tripular los buques de la Armada que debían escoltar a los mercantes de la flota de la Carrera⁴⁹⁹, le propuso entregar el mando de la flota al teniente general conde de Clavijo en sustitución de su amigo el jefe de escuadra José Pizarro (que había sido su primera opción), ya que temió que éste no regresara con la escuadra de Azogues que se le había encomendado antes de la fecha prevista para la partida de la flota. Y como capitán de pabellón de la capitana propuso a Arriaga⁵⁰⁰.

A pesar de que desde el Almirantazgo, conscientes de la amenaza de guerra, se urgió para que la flota se despachara con la mayor diligencia posible, con la ilusoria intención de que pudiese hacerse a la vela en el verano de 1739, los preparativos de esta flota se complicaron y retrasaron mucho. Las causas fueron la resistencia de los comerciantes a embarcar sus mercancías ante el temor que les suscitó la presencia de la flota del almirante Hadock en el cabo de San Vicente pero, sobre todo, porque se había previsto que en los buques de la Armada viajara el nuevo virrey de Nueva España con su familia, séquito y excesivo y voluminoso equipaje⁵⁰¹.

Ensenada, no obstante pidió al conde de Clavijo que asumiera su mando lo antes posible y agilizara el apresto de la flota. Por este motivo Clavijo desistió de presentarse en la Corte, como había sido su intención, y se puso de camino hacia Cádiz. Desde Valdepeñas escribió a Ensenada para pedirle algunos cambios relacionados con la tripulación nominada, además de que se aumentase el número de oficiales del equipaje. Arriaga no debió ser santo de su devoción, por lo que de una forma bastante despectiva solicitó su sustitución como oficial de órdenes por otro oficial:

No duda V.S., pues comprende el nuestro oficio con cuanta más satisfacción se embarca un comandante (sea para cualquier parte,

⁴⁹⁸ AGS, SM, leg. 395, docs 1-132.

⁴⁹⁹ *Ibíd.*, leg. 780, José de la Quintana a Ensenada, Buen Retiro, 18 de mayo de 1739.

⁵⁰⁰ *Ibíd.*, leg. 397-1, doc. 41, Ensenada a José de la Quintana, Aranjuez, 19 de mayo de 1739.

⁵⁰¹ *Ibíd.*, docs. ss.

llevando un capitán de pabellón que sea de su mayor satisfacción, yo la tengo por muchísimas experiencias a D. Agustín de Iturriaga, y aunque no tiene gana de Indias, naturalmente obedecerá como yo lo ejecuto. Merezca yo a V.S. se empeñe en que se me conceda esta gracia y en el caso de no poder suceder, que no se me nombre ningún inútil, porque es absolutamente contra el servicio del rey⁵⁰².

Ensenada satisfizo una de sus peticiones y nombró más tenientes para aumentar la oficialidad en las dotaciones de los buques de la Armada, reforzando de este modo las posibilidades de defensa de la flota, pero denegó su petición de sustituir a Arriaga:

...estando ya nombrado el capitán de fragata Julián de Arriaga para que lo sea de pabellón en la misma flota, y ser éste un oficial en quien concurren todas cuantas circunstancias son necesarias para ejercer este empleo, no tiene S.A. por conveniente se remueva su destino⁵⁰³.

Clavijo, en cuanto llegó a Cádiz, volvió a escribir a Ensenada, esta vez para quejarse del poco espacio que tenía la bodega del *Nueva España*, capitana de la flota, para acomodar en ella todo el equipaje que transportaba el virrey más los ranchos del capitán, del comisario de la flota y el suyo propio. Ensenada remitió a Clavijo con su queja al presidente de la Casa de la Contratación, Francisco de Varas, responsable de despachar la flota. El tono autoritario y arrogante con el que Clavijo escribió a Varas, quien como intendente de Marina y presidente de la Casa de la Contratación era una de las máximas autoridades de la Marina, nos da una imagen del carácter de este marino y nos lleva a compadecernos de Arriaga y demás miembros de la tripulación por la poco agradable compañía en la que iban a realizar su siguiente viaje:

Habiendo representado a la Corte la cortedad de la bodega del *Nueva España* para acomodar el equipaje del virrey, los ranchos del capitán, comisario y el mío, se me responde, pertenece a V.S. esta disposición, lo que participo a V.S. con la circunstancia de que lo primero es señalar el sitio para todo lo que lleva el virrey, después para los ranchos del capitán, comisario y, el último el que pertenece al mío, que entrará el mismo día de la vela, pues no quiero se diga que por el mío falta para los otros. Éste lo pondré a la cabeza del muelle, a la disposición de V.S.

⁵⁰² Ibídem, doc. 51, conde de Clavijo a Ensenada, Valdepeñas, 13 de junio de 1739.

⁵⁰³ Ibídem, doc. 52. Ensenada al conde de Clavijo, Madrid, 23 de junio de 1739.

para que lo mande meter en el navío por las personas que juzgare inteligentes, sin que intervenga ninguna de mi parte, y sólo pido a V.S. que cuando yo me embarque no haya en el entrepuente ni aún la ropa de los soldados, porque yo desde la bahía he de salir con el zafarrancho dispuesto como si fuera en viaje de corso⁵⁰⁴.

Con semejante carácter Clavijo no se iba a conformar con la negativa de Ensenada a su petición de prescindir de Arriaga, así que volvió a intentarlo, esta vez esgrimiendo sentirse agraviado con respecto a su compañero, el jefe de escuadra José Pizarro, a quien sí se le había permitido elegir a sus oficiales. Y puestos a pedir, exigió a Ensenada una explicación sobre la decisión de haber nombrado el *Nueva España* como capitana y no el *Asia*, que también se hallaba pronto para hacerse a la vela⁵⁰⁵. Sin importarle la impertinencia de su actitud, que él mismo reconoció, al no recibir la respuesta que le hubiera gustado, volvió a insistir una vez más⁵⁰⁶, sin éxito⁵⁰⁷. Arriaga había sido destinado a la dotación del *Nueva España*, y éste había sido el navío seleccionado por el Almirantazgo para capitana de la flota, y no se encontraba justificación para que no fuera así.

Por suerte para los implicados, la declaración de guerra de Inglaterra del 22 de octubre motivó que la Junta Suprema del Almirantazgo sopesara su decisión de enviar la flota y decidiera su suspensión, ordenando que se descargaran los navíos. El *Nueva España* y el *San Antonio*, capitana y almiranta respectivamente de la frustrada flota, fueron destinados a llevar azogues a Veracruz al mando de sus respectivos comandantes, navegando en conserva de una escuadra de guerra formada por seis navíos, que se estaba avituallando. El mando de dicha escuadra se le había entregado al teniente general Rodrigo Torres, a quien se le había ordenado dirigirse a La Habana para reforzar la defensa de las plazas del Caribe⁵⁰⁸.

⁵⁰⁴ Ibídem, doc. 59, conde de Clavijo a Varas, Cádiz, 13 de julio de 1739.

⁵⁰⁵ Ibídem, doc. 60, esquila s.f. dirigida a Ensenada y firmada por Clavijo.

⁵⁰⁶ Ibídem, doc. 82, Clavijo a Ensenada, Cádiz, 28 de agosto de 1739. "Aunque parezca impertinencia me anima a ello el ejemplar de haber dado a Pizarro la facultad de nombrar todos los oficiales en su armada..."

⁵⁰⁷ Ibídem, doc. 83, Ensenada a Clavijo, San Ildefonso, 31 de agosto de 1739: "El Infante Almirante me manda prevenir a V.E. que con los oficiales propuestos y concedidos y los destinados antecedentemente en el propio navío, cree no necesite más..."

⁵⁰⁸ Ibídem, doc. 100, Madrid, 12 de diciembre de 1739. Resolución de la Junta Suprema del Almirantazgo formada por el marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo Torres. Ibídem, doc. 99, carta de Ensenada a José de la Quintana confirmándole el envío de los navíos *Nueva España* y *San Antonio* con sus respectivos capitanes con azogues a Veracruz, así como el de tropas y armas a La Habana y el de una escuadra de refuerzo.

Julián de Arriaga, a lo largo de los casi dos años que habían transcurrido desde su reincorporación al servicio tras los meses de licencia, sufrió varios cambios de destino sin llegar a desempeñar ninguno de ellos. Situación que refleja la inestabilidad de esta época prebélica, acrecentada en la Marina además por la duplicidad de iniciativas poco coordinadas, fruto de la coexistencia de las dos instituciones que la regían: la Secretaría de Marina e Indias y el Almirantazgo. Situación que ha quedado claramente reflejada en la documentación archivística de estos años, en la que hemos encontrado gran cantidad de órdenes duplicadas, muchas contradictorias, provenientes bien del Almirantazgo, bien de la Secretaría de Marina e Indias.

Durante estos años España se enfrentó a una guerra a la que había sido encaminada desde los despachos, sin que los máximos responsables sopesaran muy bien sus posibilidades reales, por desconocer la realidad americana, no tener en cuenta opiniones más realistas y pragmáticas y empeñarse en una actitud política que María Dolores Gómez Molleda justamente denominó “utópica y romántica”⁵⁰⁹. Y una vez más le tocó a la Armada y a sus valerosos oficiales salvar la situación.

⁵⁰⁹ GÓMEZ MOLLEDA, M. D.: “España en Europa. Utopía y realismo de una política” en *Arbor*, nº 110, 1955, pp. 7-13. Sobre la política exterior de esta década consultar BETHERCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones...*

CAPITULO6 GUERRA CONTRA INGLATERRA: LA CAMPAÑA DEL CARIBE (1740-1745)

6.1 El conflicto anglo-español.

El incremento de la vigilancia, tanto en el Seno mexicano como en las costas de Tierra Firme, que las autoridades metropolitanas habían ordenado desde la firma del Tratado de Utrecht en 1713, para combatir el descarado contrabando practicado por la Compañía del Mar del Sur al amparo del navío de permiso y del asiento de negros, así como por comerciantes británicos, holandeses y franceses, aunque eficaz como medida de presión durante las distintas negociaciones que hubo con Inglaterra para resolver conflictos puntuales, no lo fue tanto para solucionar el problema complejo y muy arraigado en la sociedad criolla del comercio ilícito. Tampoco fue suficiente como para controlar con eficacia la enorme franja costera caribeña llena de recovecos e islas⁵¹⁰.

Ni la Armada de Barlovento con sede en Veracruz⁵¹¹, ni la Escuadra Guardacostas de Tierra Firme, ni los numerosos corsarios promovidos por los gobernadores de las provincias caribeñas⁵¹² pudieron con su actividad debilitar el tráfico ilegal de mercancías promovido por los gobiernos de Inglaterra, Francia y Holanda, y apoyado directamente por los gobernadores de las colonias caribeñas de estas naciones.

En el caso británico, el tráfico comercial ilegal se vio además reforzado por la constante presencia en aguas caribeñas de navíos de guerra de su Armada, enviados desde la metrópoli para su defensa, reflejando el decidido interés británico por aumentar y consolidar su presencia en el Caribe a costa,

⁵¹⁰ Para profundizar en el estudio de las políticas defensivas practicadas en el Caribe durante el siglo XVIII consultar: TELPASKE, J. J.: "La política española en el Caribe durante los siglos XVII y XVIII" en ACOSTA, A y MARCHENA, J. (comps.), *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1550-1800*, Madrid, 1983. ALBI DE LA CUESTA, J.: *La defensa de las Indias*, Madrid, 1987. PÉREZ TURRADO, G.: *Las armadas españolas de Indias*, Madrid, 1992. BORDEJÉ Y MORENCOS, F.: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, 1992. TORRES RAMÍREZ, B.: *La Marina en el gobierno y administración de las Indias*, Madrid, 1992. GÓMEZ PÉREZ, C.: *El sistema defensivo americano: siglo XVIII*, Madrid, 1992. MARCHENA, J.: *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Madrid, 1992. KUETHE, A. J. y MARCHENA, J. (eds.), *Soldados del rey: El Ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Madrid, 2005.

⁵¹¹ Sobre la actividad de esta escuadra consultar: TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada...*, .

⁵¹² LUCENA SALMORAL, M: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, 2005, en especial el capítulo 7, pp. 277-294.

fundamentalmente del imperio español, pero también de sus competidores holandeses⁵¹³ y franceses.

Esta situación de guerra no declarada que dominó el Caribe desde la firma del Tratado de Utrecht adquirió tintes más o menos dramáticos según fueron cambiando los intereses de la política internacional y las correspondientes alianzas, lo que queda especialmente patente en las relaciones entre España e Inglaterra. En las ocasiones en que España consiguió el apoyo inglés para sus propósitos expansionistas en Italia, disminuyó algo la presión de guardacostas y corsarios sobre el contrabando caribeño, mientras que, por el contrario, Patiño ordenó incrementar el acoso al contrabando en las ocasiones en que las posiciones de ambas potencias estuvieron claramente enfrentadas, como ocurrió durante la guerra con Inglaterra de 1726-1728⁵¹⁴.

El principal argumento que Inglaterra puso sobre el tapete en todos los intentos de negociación fue su reivindicación de la libre navegación en aguas caribeñas, sustentada en su interpretación peculiar de algunas cláusulas un poco ambiguas de los tratados firmados en 1667 y 1670, por los que España reconoció las posesiones inglesas en América así como su derecho a navegar a ellas siempre y cuando lo hicieran sin la intención de comerciar con las colonias hispanas. De hecho, en la declaración de guerra que Inglaterra presentó al gobierno español en octubre de 1739 se esgrimió como causa la disputa sobre navegación en América y las presas hechas por los guardacostas y corsarios hispanoamericanos⁵¹⁵.

Desde principios de 1737 había empezado a aumentar nuevamente la tensión entre Inglaterra y España, tras una etapa de relativa y engañosa tranquilidad durante 1735 y 1736, coincidente con las negociaciones de paz tras la Guerra de Sucesión austriaca. Como signo de buena voluntad Patiño había ordenado a los gobernadores de las plazas americanas que rebajaran la presión de los guardacostas y corsarios sobre el contrabando, y el primer ministro inglés, Robert Walpole, había hecho lo propio con la Compañía del Mar del Sur. El gesto de Patiño se tradujo de hecho en que los corsarios y guardacostas españoles no efectuaran ninguna presa en 1735 y sólo una en 1736, frente a las diez de 1737⁵¹⁶.

⁵¹³ EMMER, P. C., VAN DEN BOOGAART, E., KLEIN, P. W., y ZANDVLIERT, C. J.: *Expansión holandesa en el Atlántico (1590-1800)*, Madrid, 1992.

⁵¹⁴ OZANAM, D.: "La política exterior...", pp. 605-609, 618-619.

⁵¹⁵ HILTON, S. L.: "El conflicto anglo-español...", p. 709.

⁵¹⁶ HILTON, S. L.: "El conflicto anglo-español...", p. 677, nota 19.

No obstante este hecho, desde 1713 los corsarios españoles habían capturado una media de cinco o seis mercantes ingleses al año⁵¹⁷, lo que había generado las consecuentes protestas diplomáticas para su devolución, sin que la cuestión pasara a mayores. Sin embargo, en 1737, este conflicto latente, unido a una interpretación particular, enfrentada a la española, de la extensión del derecho a navegar en aguas americanas, fueron los argumentos que explotaron los oponentes *tories* del primer ministro inglés Robert Walpole, plenamente identificados con los representantes coloniales y los del comercio, en forma de una feroz campaña publicitaria antiespañola para provocar que el Parlamento británico declarara la guerra a España, precipitando la caída de Walpole quien se había opuesto a las tesis belicistas.

Como bien ha explicado Silvia Lynn Hilton, los comerciantes ingleses utilizaron sutilmente una cuestión de rivalidad política interna, exagerando artificialmente la cuestión de las presas de los guardacostas y corsarios españoles, para crear una reacción patriótica, con la intención de precipitar una guerra que arrastrara a Walpole.

Los dirigentes ingleses, muy envalentonados por el éxito entre la opinión pública de la campaña de propaganda que conscientemente había distorsionado la realidad colonial hispana, fueron a la guerra con el convencimiento de que las posesiones españolas americanas estaban pésimamente defendidas, por lo que fácilmente podrían hacerse con algunos territorios claves para garantizar sus rutas comerciales. Consecuencia de esa distorsión fueron también los proyectos de organizar rebeliones en territorios coloniales españoles a los que se ofrecería la independencia, libertad comercial y protección, mediante el establecimiento de una alianza defensiva⁵¹⁸.

Los dirigentes españoles, en un principio, intentaron evitar la guerra mediante la negociación, utilizando argumentos legalistas para apoyar su postura y su determinación de combatir las usurpaciones territoriales y el contrabando. Durante el tiempo que duraron las negociaciones se mantuvieron firmes en su convicción de estar en posesión de la razón y de tener de su parte la justicia. Debido a su tozuda determinación de evitar a toda costa la pérdida del monopolio comercial americano, se agotaron las posibilidades de una solución pactada en el mínimo acuerdo alcanzado sobre indemnizaciones de presas, ratificado en la convención del Pardo, el 14 de enero de 1739. El Gobierno español se comprometió a pagar 95.000 libras por los daños

⁵¹⁷ *Ibidem*.

⁵¹⁸ ALONSO, M. M. y FLORES, M.: *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque británico a Puerto Rico en 1797*, Puerto Rico, 1998, pp. 47-50.

causados a los comerciantes ingleses por los guardacostas y corsarios hispanoamericanos.

Teniendo en cuenta las aspiraciones inglesas y cómo los oponentes de Walpole habían estado utilizando esta cuestión para derrocarlo, se comprende que este mínimo acuerdo encendiera aún más, si cabe, sus intenciones belicistas, anticipando el fracaso final de la negociación y la guerra. El hecho de que Felipe V, ofendido por las exigencias británicas, se negara a satisfacer la cantidad pactada hasta que la Compañía del Asiento de Negros no le pagara las 68.000 libras que le debía, fue el detonante de la declaración de guerra, que se produjo unos meses después, en octubre de 1739.

A medida que se fue evidenciando que la guerra era más que una amenaza, los dirigentes españoles, apalancados en su postura, no contribuyeron a evitarla sino que decidieron esperar a que Inglaterra diera el primer golpe. Esta actitud pasiva tras el fracaso definitivo de las negociaciones, en julio de 1739, fue parte de la estrategia psicológica del secretario de Estado, Sebastián de la Cuadra, quien, desde la postura de víctima cargada de razón, prefirió que los ingleses atacaran primero para conseguir el apoyo de Francia y la neutralidad de Holanda y Portugal durante la contienda⁵¹⁹.

Del desconocimiento de la realidad americana de muchos de los dirigentes españoles son un buen ejemplo las palabras del marqués de la Mina⁵²⁰, embajador de Felipe V ante la corte francesa: "...nosotros solos bastamos a defendernos, y destruir su poder con armadas y sin empeño de grandes flotas"⁵²¹.

Aún es más sorprendente que estas palabras provengan de un experimentado militar como el marqués de la Mina, quien, a pesar de hacerse eco en sus despachos de la superioridad de las fuerzas británicas frente a las de la Armada española (se estaba refiriendo concretamente a la gran flota que el Almirantazgo inglés había despachado a Jamaica a cargo del almirante Vernon en 1739), se mostró convencido de la capacidad de la Marina de guerra hispana para derrotarlos.

⁵¹⁹ AHN, Estado, leg. 4070, Sebastián de la Cuadra, marqués de Villarias a Mina, Buen Retiro, 12 de agosto de 1739: "S.M. (...) ha resuelto, según las máximas de dejarse cargar de razón, sufriendo los primeros insultos, para que no quede duda de haber sido ellos (los ingleses) los infractores, y para que así puedan esos señores (los franceses) justificar su declaración por nosotros y tener motivo los holandeses y portugueses para mantenerse neutrales". Citado en HILTON, S. L.: "El conflicto anglo-español...", pp. 125-126.

⁵²⁰ OZANAM, D.: "Los embajadores españoles en Francia durante el reinado de Felipe V" en PEREIRA IGLESIAS, J. L.: *Felipe V de Borbón (1701-1746). Actas del Congreso de San Fernando (Cádiz), de 27 de noviembre a 1 de diciembre de 2000*, Córdoba, 2002, pp. 581-612. Sobre Jaime Miguel Guzmán Dávalos y Spínola, marqués de la Mina, véase pp. 598-603.

⁵²¹ AHN, Estado, leg. 4151, Mina a Villarias, París, 28 de septiembre de 1739. Citado en HILTON, S. L.: p. 126.

Pero quizás sea más significativa la poca confianza que mostró el conde de Montijo, quien había sido embajador en Inglaterra antes de presidir la junta creada para estudiar la situación de la Florida, en las posibilidades que tenían los ingleses para conseguir sus propósitos⁵²², negándose a ver la realidad interna de Inglaterra y la fuerza con que el comercio apoyaba la política expansiva en América. Esta confianza en la inexpugnabilidad de las plazas hispanoamericanas quizás se debió a que teniendo en cuenta la enorme extensión de las costas americanas a defender, ingleses, holandeses y franceses habían conseguido apoderarse de alguna plaza, o incluso, interceptar navíos españoles, a pesar de que habían estado al acecho desde el siglo XVI, cuando quedó establecida la Carrera de Indias⁵²³.

En este sentido no deja de ser sorprendente que hasta después de la declaración formal de guerra los ministros españoles no decidieran suspender la salida de la flota de Indias y ordenaran que se enviara a La Habana una escuadra de guerra de seis navíos para luchar contra la que los ingleses pudieran situar en aquellas aguas⁵²⁴.

⁵²² AHN, Estado, leg. 7632, Montijo a Cuadra, Madrid, 20 de marzo de 1739: "...una guerra en que combinadas y tomadas toda las posibles medidas, a ser durable, les sería más funesta (a los ingleses), pues a más de consumirles sus propias fuerzas, (...) el partido de oposición en aquel país, evacuado el orgulloso ímpetu de las dos primeras campañas, haría tan difícil la subsistencia de subsidios para proseguirlas, como ciertas sus oposiciones para acabarlas". Citado por S.-L. HILTON, p. 126.

⁵²³ Una magnífica síntesis sobre la defensa naval del Imperio durante los siglos XVI y XVII en: MARTÍNEZ SHAW, C.: "Las flotas de Indias y la protección...", pp. 65-84.

⁵²⁴ AGS, SM, leg. 397, doc. 99, Ensenada a José de la Quintana, Buen Retiro, 26 de noviembre de 1739, en respuesta a la suya ordenándole, en nombre del rey, que organice y disponga el envío de tropas a La Habana y Nueva España para hacer frente a las de los ingleses, Ensenada le comunica las resoluciones adoptadas por la Junta del Almirantazgo (ibídem, doc. 100) para el envío de una escuadra de seis navíos a La Habana y otra con azogues a Veracruz para que regresara con caudales, formada por los navíos *Nueva España* y *San Antonio*, capitana y almiranta respectivamente de la cancelada flota, que por estar preparados y avituallados para hacerse a la vela con sus tripulaciones embarcadas eran las más idóneas. Iban al mando de los capitanes Arriaga y Chatelain respectivamente.

6.2 La guerra contra Inglaterra, 1739-1748⁵²⁵.

Por suerte, paralela a esa actitud confiada de los dirigentes españoles hubo otra más realista y responsable que motivó que, ante las crecientes muestras de beligerancia británicas, los miembros de la Junta de Marina del Almirantazgo y de la Secretaría de Marina se vieran obligados a orquestar medidas defensivas para las Indias con vistas a la confrontación que se avecinaba. En este sentido, desde principios de 1738 habían venido advirtiendo a los gobernadores de las plazas americanas sobre los preparativos bélicos ingleses destinados a hacerse con alguna plaza española⁵²⁶. También habían empezado a enviar refuerzos de tropas, armas y buques de guerra a América en un intento de hacer frente a las preocupantes amenazas inglesas, de las que, gracias a los servicios de espionaje, tuvieron puntual conocimiento⁵²⁷.

El Almirantazgo inglés, partiendo de la superioridad de su Marina de guerra apoyada por los corsarios de la flota mercante, había planteado su estrategia desplegando varias escuadras en el Atlántico y Mediterráneo para bloquear los puertos peninsulares, de modo que los navíos españoles no

⁵²⁵ La bibliografía sobre esta contienda es muy abundante por lo que indicamos sólo algunas de las obras más recientes: BETHENCOURT MASSIEU, A.: "La Guerra de la Oreja. El curso Marítimo", en PALACIO ATARD, V.: (coord.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 337-345. ZAPATERO, J. M.: *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, 1990, proporciona una detallada descripción del sistema defensivo de las plazas, castillos, baterías y puertos con profusión de fotografías y planos. OTERO LANA, E.: "La guerra de la Oreja de Jenkins y el curso español, (1739-1748)", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura naval*, Madrid, 2004. FAJARDO, L. E.: "La guerra de la Oreja de Jenkins. Prensa, política y conflicto", en *Noticiero de ideas*, nº 26, 2006, pp. 64-71, analiza el destacado papel de la prensa en el conflicto y cómo contribuyó a crear un sentimiento nacionalista en Inglaterra.

⁵²⁶ BAEZA MARTÍN, A.: "Las argucias de la Guerra: el gobernador Cagigal y el asedio inglés desde Guantánamo en 1741", en *Temas americanistas*, 19, 2007, pp. 37-51.

⁵²⁷ AGS, SM, leg. 394, docs., 506-612. Correspondencia de abril, mayo y junio de 1738 del marqués de Torrenueva y del marqués de la Ensenada con Juan Francisco de Güemes, gobernador de Cuba, el teniente general Blas de Lezo, el teniente general José Pizarro y el jefe de escuadra Benito Antonio Spínola sobre las intenciones inglesas de apoderarse de plazas indianas, así como sobre la flota de ocho mercantes (en algunos documentos se mencionan seis) que había convoyado Blas de Lezo hasta Cartagena de Indias, permaneciendo allí, custodiándola, desde el verano de 1737 (ibídem, leg. 393), sobre la de Azogues que estaba para salir de Veracruz con caudales, y sobre el armamento de navíos previsto para su defensa. Ibídem, leg. 395, docs. 41-159. Órdenes a Benito Spínola, comandante de la Escuadra Guardacostas, para que comande la escuadra formada por los navíos *Europa*, *África*, *Dragón*, *Victoria*, *Santa Bárbara* y *Triunfo*, destinada a La Habana. Órdenes al jefe de escuadra, José Pizarro para que comande una escuadra formada por los navíos *Guipúzcoa*, *Castilla*, *Incendio* y *Esperanza*, destinada a reforzar la escuadra de Lezo en Cartagena de Indias y a convoyar la flota de Azogues desde Veracruz a la metrópoli, evitando a los buques ingleses que trataban de interceptarla para apoderarse del tesoro.

podieran zarpar hacia América. Mientras tanto la escuadra destacada en Jamaica reforzada por otra que se enviaría al mando del almirante Vernon debía ocupar las principales plazas españolas: Puerto Rico, La Habana y Cartagena de Indias.

De todos los males posibles, la amenaza más grave por parte de Inglaterra era su determinación de apoderarse de territorios hispanoamericanos neurálgicos para el comercio colonial y, sobre todo, para garantizar las rutas atlánticas hacia sus colonias que obligatoriamente les llevaban a navegar muy cerca de la isla de Cuba.

Desde esta perspectiva, la Junta de Marina del Almirantazgo intentó reforzar la defensa de las plazas sobre las que Inglaterra había puesto el ojo, convirtiéndolas en las más vulnerables, sin descuidar el intento de recuperar las usurpaciones cometidas en Florida, ni la defensa del virreinato peruano. Inglaterra se embarcó en una auténtica guerra colonial con la intención de conquistar los territorios neurálgicos del tráfico colonial español, convirtiendo a los hispanoamericanos en súbditos ingleses a los que, mediante llamamientos a la rebelión, prometió la libertad de comerciar con Gran Bretaña⁵²⁸. Por lo que respecta al mundo colonial, desde la firma del Tratado de Utrecht fue el primer intento de romper el equilibrio reconocido y pactado por los firmantes.

Del plan defensivo que elaboraron los miembros de la Junta del Almirantazgo, los tenientes generales Mari, Cornejo y Torres, en colaboración con el secretario de la Junta, Ensenada, y con la Secretaría de Marina, esbozaremos sólo las líneas fundamentales con la intención de contextualizar la campaña en la que tomó parte Julián de Arriaga al mando del navío *Nueva España*, uno de los doce que formaron la escuadra encargada de la defensa del área caribeña entre 1740 y 1744.

En la documentación consultada destaca la labor conjunta realizada anónimamente por los capitanes de los bajeles de la escuadra. Hemos encontrado muy pocas referencias directas sobre la actuación tanto de Arriaga como de la mayoría de los oficiales de Marina que participaron en esta contienda como protagonistas de las misiones de la escuadra, si exceptuamos a los altos mandos, que fueron los que mantuvieron la correspondencia con la Corte. Sin embargo, como nuestro personaje tomó parte activa en la contienda, permaneciendo al mando de uno de los buques de guerra de la escuadra del teniente general Rodrigo Torres, defendiendo las plazas del Caribe y Seno mexicano, durante los primeros cuatro años de la guerra, no hemos querido dejar de sacar a la luz algunas actuaciones de esta escuadra.

⁵²⁸ LYNCH, J.: *El siglo XVIII*, Barcelona, 1991, p.138.

Máxime teniendo en cuenta que el conjunto de la actuación de la Armada entre 1740 y 1744 supuso uno de sus momentos más brillantes y efectivos en el siglo XVIII, precisamente en el momento en que su inferioridad frente a la Marina inglesa fue mayor, por la potente escuadra de más de 150 velas que el Almirantazgo envió al Caribe⁵²⁹. El gran mérito de la escuadra de Torres fue que con su sola presencia, evitando un enfrentamiento abierto, mientras llevaba a cabo actuaciones puntuales de patrulla, escolta y corso, consiguió mantener el equilibrio establecido en la zona⁵³⁰.

En este sentido, no podemos compartir la injusta crítica a la Armada y a sus hombres escrita por José de Carvajal, en 1748, en una carta dirigida a su amigo el duque de Huéscar, embajador en Francia, que al haber sido tantas veces citada, fuera de su contexto, después de que D. Ozanam publicara la misiva, ha ido empañando de forma genérica toda la actividad de la Marina durante los años de la Guerra de la Oreja⁵³¹. Estamos convencidos de que sacando a la luz algunas actuaciones de la escuadra enviada a La Habana, de la que formó parte Arriaga, contribuiremos a matizar las injustas palabras de Carvajal, a la vez que sale a la luz la muchas veces heroica actuación de sus protagonistas.

Para proteger el área caribeña las autoridades metropolitanas habían tomado distintas disposiciones políticas y estratégicas, entre las que destacaremos: la reinstauración del virreinato de Nueva Granada en agosto de 1739, el nombramiento de Sebastián de Eslava como virrey, así como el envío tropas de Infantería, armas, municiones, víveres y pertrechos destinados a reforzar la defensa de los puertos de Cartagena de Indias y Portobelo entre otros.

⁵²⁹ FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...*, t. VI, pp. 224-5, cita un "Estado" de la Armada de abril 1737 publicado por RODRÍGUEZ VILLA, A.: en *Patiño y Campillo*, según el cual ésta constaba de 29 navíos de línea, 11 fragatas, 14 embarcaciones menores y cuatro galeones, sumando un total de 54 bajeles. El mismo autor publica un nuevo "Estado" realizado en 1746 con un total de 37 bajeles, ibídem, p. 382. Frente a estas cifras OTERO LANA, E.: en "La Guerra de la Oreja...", p. 16, cita un "Estado" de la Marina inglesa publicado por ARCHIBALD, E. H. H.: *The Fighting Ship of the Royal Navy, 897-1984*, Nueva York, 1987, pp. 348-50, según el cual la Marina inglesa constaba en 1739 de 228 bajeles de los cuales 124 eran navíos de línea; en 1748, de un total de 334 bajeles, siendo 138 navíos de línea.

⁵³⁰ Véase OGELSBY, J. C. M.: "Spain's Havana Squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean, 1740-1748", en *Hispanic American Historical Review*, 49, 1969, pp. 473-488.

⁵³¹ Nos referimos a la frase: "Reniego de Marina que tan malamente nos ha servido en una guerra de mar, habiendo consumido millones sin término y perdido vasos por insensible transpiración", citada en OZANAM, D.: *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia entre Carvajal y Huéscar, 1746-1749*, Madrid 1975, pp. 45 y 421-422.

Estas medidas, junto con las órdenes que se habían dado el año anterior a Blas de Lezo, comandante de la escuadra encargada de la defensa de Tierra Firme, de permanecer en Cartagena con dos buques de la Armada, custodiando los mercantes de la flota de galeones que había convoyado desde Cádiz y se hallaban en el puerto cartagenero desde el verano de 1737, esperando la llegada de los comerciantes peruanos para la celebración de la feria de Portobelo, destacan que los miembros de la Junta de Marina fueron bastante más conscientes del peligro que se avecinaba y de la vulnerabilidad del puerto cartagenero por el tesoro custodiado, que otros miembros del gobierno.

Para el Seno mexicano, que contaba con una Armada de Barlovento en decadencia, al mando del jefe de escuadra José Antonio de Herrera, quien apenas disponía de una pequeña flotilla de dos fragatas, la *San Juan* y la *Vizarra*, y tres embarcaciones menores⁵³², con las que durante los últimos años se había repartido el situado y se habían transportado auxilios a Florida, la Junta del Almirantazgo, en un principio, decidió aumentar la dotación naval del puerto de La Habana, con el establecimiento de una escuadra de seis navíos que patrullara la zona⁵³³, ya que no en vano, además de ser el nexo estratégico entre ambas realidades geográficas, el trayecto entre Veracruz y su puerto era el más acosado por los corsarios ingleses por ser la derrota de los buques de azogues y de la flota que transportaban los caudales novohispanos en el viaje de regreso a la metrópoli pasando por La Habana.

Estas medidas complementaron las órdenes dadas en 1738 a José Pizarro de incrementar con dos navíos adicionales la protección a la flota de Azogues que se le encomendó, con la intención de evitar que fueran capturados en su derrota entre las Indias y la metrópoli. Con la misma intención se había incrementado la actividad corsaria con particulares y buques guardacostas de la Armada por las costas peninsulares y americanas, acosadas por buques de guerra y corsarios ingleses desde el inicio de las tensiones⁵³⁴.

En este sentido, el Almirantazgo español, consciente de que la inferioridad de las fuerzas navales españolas frente a las inglesas hacía imposible una guerra naval de escuadras, apostó por utilizar la guerra de corso Marítimo como complemento y refuerzo de su estrategia defensiva, intentando, además, conseguir el apoyo de otras potencias europeas (Portugal, Holanda,

⁵³² TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada...*, p. 208.

⁵³³ AGS, SM, leg. 393, doc. 840 y ss.

⁵³⁴ AGS, SM, leg. 394, leg. 395, docs. 41-159 y 372-500, *ibídem*, leg 396.

Venecia, Génova, Malta y los Estados Pontificios) para que sus comerciantes hicieran el corso contra Inglaterra, que estaba claramente intentando romper el equilibrio internacional. El intento resultó un fiasco al declararse neutrales las potencias europeas contactadas.

Debido a la falta de apoyo internacional y a la precariedad de la Marina, la estrategia de las autoridades españolas se dirigió durante los primeros cuatro años de la guerra a promover la implicación de numerosos corsarios españoles y criollos tanto en aguas peninsulares como americanas, lo que obligó a los ingleses a tomar medidas adicionales que no habían previsto, para paliar las serias pérdidas de su comercio, diversificando su potencial bélico y debilitando su capacidad ofensiva sobre las plazas hispanoamericanas que pretendían conquistar⁵³⁵. Una de las medidas más significativas fue el impulso que los ingleses tuvieron que dar a la construcción de unidades navales menores, más efectivas en la persecución de los bajeles corsarios, lo que se hizo manifiesto en el incremento del número de capturas a partir de 1744⁵³⁶.

Aunque desde el Almirantazgo se intentó repartir los refuerzos enviados a Indias para aumentar su defensa de una forma equilibrada, es evidente que en 1738 la plazas más vulnerables eran, en primer lugar, Cartagena de Indias, donde se hallaba refugiada la flota de galeones de Blas de Lezo, y Portobelo, sitio donde debía tener lugar la feria cuando concurrieran los comerciantes limeños, que se esperaban a principios de 1739. También preocupó mucho el regreso de los Azogues al mando del jefe de escuadra José Pizarro con un importante tesoro a bordo, lo que se comprende por la grave situación de la Hacienda.

Una vez más, la escasez de dinero público fue el factor que más condicionó los preparativos prebélicos. La grave situación de la Hacienda pública se manifestó inequívocamente, en marzo de 1739, a través de dos hechos decisivos: el cese del marqués de Torrenueva, que fue sustituido en la cartera de Hacienda por Juan Bautista Iturralde y en Marina e Indias por José de la Quintana; y la suspensión de pagos decretada en marzo⁵³⁷.

⁵³⁵ OTERO LANA, E.: "El corso Marítimo español y sus limitaciones bélicas" en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, 24-28 de noviembre de 1997 Madrid, 1999, pp. 383-397. "La Guerra de la Oreja...", pp. 27-38, 101-110, 135-141.

⁵³⁶ OTERO LANA, E.: "La Guerra de la Oreja...", p. 109.

⁵³⁷ AGS, SSH, leg. 409, decreto de 21 de marzo de 1739. FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P.: "El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones", en *Moneda y Crédito*, 142, 1977, pp. 51-85. OZANAM, D.: "Notas para un estudio de los presupuestos de la monarquía española a mediados del siglo XVIII", *Dinero y Crédito. Siglos XVI al XIX*, Madrid, 1978, pp. 49-62. GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: "Ensenada hacendista ilustrado", en CAMARERO BULLÓN, C. *El catastro de Ensenada, 1749-1756*, Madrid, 2002, pp. 83-100.

La consecuencia inmediata para la Marina fue la orden comunicada por el ministro de Hacienda al de Marina de economizar gastos y de pasarle presupuestos detallados de todos los desembolsos necesarios para su fiscalización y posterior aprobación, hecho que condicionó de forma lamentable el apresto de las escuadras que se enviaron a Indias y su posterior mantenimiento, ya durante la contienda⁵³⁸.

En septiembre y octubre de 1739 tuvieron lugar las primeras hostilidades de la flota del almirante Vernon contra el puerto de La Guaira, a la búsqueda de los bajeles de la flota de galeones, y de la escuadra del comodoro Brown, comandante de la escuadra jamaicana contra el puerto de La Habana y algunos apostaderos cubanos, siendo ambos ataques rechazados por las tropas españolas⁵³⁹. La posterior toma de Portobelo por seis navíos de la escuadra del almirante Vernon, en noviembre, sirvió para concienciar a las autoridades españolas de la vulnerabilidad de las plazas indianas, incluso de aquellas cuya defensa se había reforzado, y, por el contrario, envaletonó a los oficiales de la flota inglesa en sus planes de ocupar las principales plazas caribeñas.

A principios de 1740 los miembros de la Junta del Almirantazgo, alarmados por las noticias que se recibían de Indias, como la de la destrucción del castillo de San Lorenzo de Chagres por la escuadra de Vernon, mediante los avisos que conseguían romper el bloqueo inglés del Atlántico⁵⁴⁰, decidieron armar una gran escuadra para reforzar las existentes en Cartagena de Indias y La Habana, entregando el mando de la misma al teniente general Rodrigo Torres, uno de los tres miembros de la Junta. Su secretario, Ensenada, exigiendo el máximo sigilo y disimulo, ordenó a los intendentes del Ferrol y de Cádiz, Bernardino Freire y Francisco de Varas, proceder al armamento de todos los navíos disponibles en sus departamentos.

Al mismo tiempo, haciéndose eco de las quejas de los intendentes de Marina por las dificultades para cumplir las órdenes por la falta de medios

⁵³⁸ AGS, SSH, leg. 409, Iturralde a Quintana, 1 de mayo de 1739: "Ha resuelto SM que por los ministros del Almirantazgo se reglen los gastos de ella (la Marina) con la posible economía especulando y ordenando todo el por menor de sus partes para que proporcionándoles en la urgencia del día pueda ser asistida son atraso deponiendo a este fin el estado o reglamento de su importe que para la aprobación a de pasar a las Reales manos de S. M.". Memorial de 22 de abril de 1739: "... y para el reglamento y método de ella (la Marina) evitando lo superfluo y vicioso, también conviene que el gasto que esta produce se examine prolijamente en el día así por la junta del Almirantazgo como por los demás ministros a quien toque, porque ordenada con método capaz de sufrirle hoy el erario, podrá ser sostenida con honor, aumentándola después con útil dotación en fuerza de las providencias económicas que se tomen...". Ambos documentos citados en PERONA, D.: *Los orígenes...*, pp.126 y 183.

⁵³⁹ AGS, SM, leg. 397.

⁵⁴⁰ AGS, SM, leg. 396.

económicos, Ensenada, como secretario del Almirantazgo, expuso al secretario de Estado, marqués de Villarias, cómo la falta de fondos le impedía armar y tripular todos los navíos con qué contaba la Armada:

...lejos de tener preparadas nuestras escuadras para obrar en la América, ni aún en Europa lo pueden practicar en el todo. (...) Faltan víveres, pertrechos y materiales. Hay muchos enfermos entre la gente de mar, estando la tropa de Marina en carnes vivas y los oficiales en la última miseria porque a todos se les deben los sueldos⁵⁴¹.

A pesar de la precariedad, el intendente general de Marina, Francisco de Varas y Valdés, consiguió armar en Cádiz una escuadra formada por ocho buques, entre ellos el *Nueva España*, cuyo capitán era Julián de Arriaga. El mando de la escuadra se entregó al conde de Clavijo, quien todavía se encontraba en Cádiz después de la frustrada partida de la flota a Veracruz. Debido a la presencia en aguas del Estrecho de numerosos buques de guerra ingleses, Ensenada había previsto que la flota de Torres partiera hacia Indias desde Ferrol, por lo que ordenó al conde de Clavijo dirigirse a ese puerto para incorporar sus seis navíos a la escuadra que el intendente ferrolano Bernardino Freire estaba armando en ese departamento, que fue la que se encomendó a Torres para la defensa de las Indias.

Para evitar que los ingleses consiguieran capturar los Azogues de Pizarro en su travesía del Atlántico, se le enviaron varios avisos sueltos que consiguieron informarle a tiempo del despliegue naval de los ingleses para capturar su escuadra. El 3 de agosto, desviándose de las derrotas habituales, entró en Santander con un importante tesoro a bordo de los navíos, lo que supuso una gran hazaña estratégica y un alivio para la Hacienda⁵⁴².

6.3 La precariedad en el apresto de la escuadra de Rodrigo Torres, 1740.

A medida que se fueron recibiendo en España las noticias de los ataques de la escuadra de Vernon a Cartagena de Indias, Portobelo y Chagres, efectuados en marzo y abril de 1740, en la Corte se concienciaron de la insuficiencia de las medidas defensivas tomadas hasta el momento, decidiendo

⁵⁴¹ AHN, Estado, leg. 3224, Ensenada a Villarias, Aranjuez, 14 de mayo de 1739. Citado por HILTON, S. L.: *Las Indias en la diplomacia española*, Madrid, 1980, p.297.

⁵⁴² AGS, SM, leg. 397, doc., 635. La escuadra de Pizarro la formaron los navíos *Guipúzcoa* y *Asia*, y las fragatas *Hermiona*, *San Esteban*, y *Esperanza*, así como un paquebote.

la Junta de Marina del Almirantazgo, de acuerdo con las Secretarías de Estado, Marina y Guerra, acelerar el envío de la gran escuadra, así como más tropas de las inicialmente previstas, para reforzar las defensas del mayor número de plazas posible en los virreinos de Nueva España y Nueva Granada. Ensenada, con gran energía, asumió la organización de las escuadras que se destinaron al Caribe y al Seno Mexicano, Pacífico y Mediterráneo, ordenando la habilitación y el armamento de los treinta y nueve navíos de guerra que podrían estar listos a finales de mayo⁵⁴³.

El nuevo virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava, que había zarpado de Ferrol con los navíos *Galicia* y *San Carlos*, en los que se transportaron tropas de Infantería, armas, municiones, víveres y pertrechos, cuando todavía se estaba aprestando la escuadra de Torres, fue el encargado de coordinar la estrategia defensiva de toda la región caribeña de acuerdo con los tenientes generales Blas de Lezo y Rodrigo Torres, repartiendo las fuerzas disponibles en hombres, navíos y armas. Igualmente tuvo que recaudar caudales para el mantenimiento de las escuadras, para reconstruir las precarias defensas de muchas de las plazas y para comprar víveres para la tropa y los más de ocho mil hombres de la escuadra de Torres. Para ello se le autorizó a disponer de todo el dinero de la Real Hacienda existente en las cajas reales, y en su defecto se le ordenó:

...eche mano del que más bien se pudiere aprontar, tomándolo con la debida justificación para reemplazar lo que así se sacare; y que V.E. aplique toda la actividad y eficacia de su celo para que los gobernadores y presidentes a cuya jurisdicción se destinare la escuadra, tropa o parte de ella se desvelen en aprontar por todos medios los víveres (...) que se estimen necesarios...⁵⁴⁴

⁵⁴³ AGS, Estado, leg. 4407, Aranjuez, 12 de mayo de 1740, *Estado en que se manifiesta el número de navíos y fragatas que tiene SM*. Según este "Estado" en Ferrol había 13 navíos de línea que cargaban entre 60 y 80 cañones cada uno y cuatro fragatas listos para zarpar. Otros cuatro navíos se estaban pertrechando. En Cádiz había seis navíos y cuatro bombardas aún sin pertrechar y sin marinería. En Cartagena había dos fragatas listas para zarpar y tres navíos necesitados de palos. En Guarnizo había tres navíos de línea esperando ser carenados. En Cartagena de Indias había cuatro navíos de línea y dos fragatas. En La Habana había cuatro navíos y en Puerto Rico otros dos. Todos los navíos de América estaban faltos de pertrechos. Es evidente que la información de que se dispuso sobre la situación de las unidades americanas a la hora de confeccionar este "Estado" estaba anticuada. No menciona las fragatas de Veracruz, y en Puerto Rico no había ningún navío, como confirmó el propio Rodrigo Torres a Ensenada desde la Aguada de San Francisco el 30 de septiembre de 1740: "...pues es un país tan infeliz que ni una embarcación de tráfico tienen", AGS, SM, leg. 396, doc. 466.

⁵⁴⁴ AGS, SM, leg. 396, doc., 481, *Instrucción que ha de observar el virrey D. Sebastián Eslava...*, Madrid, 21 de julio de 1740: "[Rodrigo Torres] sin entrar en el, [Puerto de Cartagena] dará fondo en la Playa Grande y remitirá luego desde allí este pliego y los demás que llevare

Lo que pone al descubierto la precariedad de la Hacienda metropolitana en esos momentos, y explica que el virrey Eslava, para conseguir efectivo para los gastos de guerra y el mantenimiento de la escuadra de Torres, tuviera que solicitar al presidente de Quito la aportación de 50.000 pesos recaudados entre los vecinos y comerciantes quiteños, así como un adelanto de 50.000 pesos a los comerciantes limeños refugiados en Quito tras el asalto inglés a Portobelo y la consiguiente cancelación de la feria, a cuenta de los 300.000 pesos que el rey había ordenado que le enviara el virrey del Perú⁵⁴⁵.

Para evitar conflictos de competencias entre los virreyes de Nueva Granada y Nueva España, y de éstos con los gobernadores regionales y presidentes de Audiencias, en la Instrucción de Eslava se especificaba que quedaban bajo su mando las tropas y unidades destacadas a lugares de la jurisdicción de su virreinato, mientras que las destacadas en plazas pertenecientes al reino de la Nueva España quedaban bajo el mando de su virrey, el duque de la Conquista⁵⁴⁶.

Mientras se ultimaban los preparativos de esa expedición en Ferrol, a finales de junio de 1740, el embajador en Inglaterra, Tomás Geraldino, envió a

para V.E., D. Blas de Lezo, D. Benito Antonio Spínola y el gobernador de esa plaza, con quienes, además de con los jefes de escuadra, el comandante de la tropa de tierra y el ministro principal de esa escuadra, V.E. formará Consejo de guerra a bordo o donde V.E. ordenare para resolver el resguardo en que debe quedar ese puerto y plaza, el refuerzo de gente, armas y municiones con que debe ser reparado Portobelo, por si volvieren a él los ingleses con la mira de establecerse y fortificarle o tuvieren ese objetivo con la expedición que quedan preparando. En el mismo consejo manda SM se discurra y resuelva lo que deba practicar esa escuadra contra las del Almirante Vernon y Contralmirante Brown en caso de hallarse en mar alguna de ellas; que se trate y resuelva también a más de esta operación la derrota y destino que deba tener esta escuadra (...) sin causar detención ni atraso a los fines expresados, por lo que conviene poner a cubierto los más importantes puertos y costas de esos reinos antes de que llegue a ellos el crecido armamento que se publica saldrá de Inglaterra. Se trate y resuelva también la forma en que deba repartirse el todo de las fuerzas navales, uniendo a las miras antecedentes la de que, en la facilidad que desde los puertos de sus destinos tuvieren para volver a juntarse e incorporarse, puede consistir en mucha parte el logro de cualquier oportunidad que el tiempo pueda ofrecer para emprender alguna acción ventajosa al Estado...”.

⁵⁴⁵ RAMOS GÓMEZ, L.: “Los intentos del virrey Eslava y del presidente Araujo en 1740 para obtener préstamos del comercio del Perú desplazado a Quito y la requisa de 100.000 pesos en 1741”, en *Revista de Indias*, 229, 2003, pp. 649-674.

⁵⁴⁶ AGS, SM, leg. 396, doc. 491: “Para mayor claridad en este punto de lo que se debe practicar, me manda SM que la expresada tropa debe destinarse a los parajes que V.E. estimare más preciso y obrar a su orden en ellos, siendo de la jurisdicción de su virreinato, pero si se destacare a reforzar algunos de los puertos o plazas de las de Nueva España deberá obrar en ellas según las reales órdenes con que sus respectivos gobernadores se hallasen para su defensa o las que aquel virrey les tuviera comunicadas”.

la corte madrileña noticias de la aceleración con que Inglaterra estaba armando una flota de veinticuatro navíos, para unirla a otra de doce bajeles que, al mando del contraalmirante Haddock, había sido enviada hacía tiempo a Gibraltar, con la misión de patrullar las rutas atlánticas, dificultando las comunicaciones y tratando de interceptar a los buques que trajeran caudales de Indias o el envío de refuerzos militares desde Cádiz.

El objetivo primordial de tamaña movilización por parte de Inglaterra fue el intento de bloquear el puerto de Ferrol, evitando la salida de la escuadra que se estaba armando, de la que, a pesar del sigilo que se había ordenado, habían recibido informaciones. Una segunda intención fue evitar la llegada de más tropas y unidades navales españolas a las Indias, no sólo para conservar la superioridad de fuerzas que tenían hasta el momento, sino para aumentarla, desplazando, una vez conseguido el bloqueo, la mayor parte de estas unidades hacia Jamaica para incorporarlas a la escuadra de Vernon.

La base de su estrategia fue la formación de una gran armada muy superior a la española, reclutada con bastantes prisas gracias al fervor nacionalista que habían provocado en la opinión pública la campaña publicitaria antiespañola promovida por los *tories*, los oponentes parlamentarios de Walpole, y el enaltecimiento de la destrucción de Portobelo⁵⁴⁷.

Las intenciones inglesas de bloquear el puerto ferrolano causaron gran alarma en la Corte, motivando la orden de acelerar el apresto de los doce navíos que formaban la escuadra de Torres para su partida inmediata hacia Cartagena de Indias, así como la salida de los bajeles destinados a formar otra escuadra que se destinó al Mar del Sur, cuyo mando se entregó a José Pizarro.

El teniente general Rodrigo Torres tuvo que salir precipitadamente de Madrid para embarcarse y zarpar lo antes posible de Ferrol⁵⁴⁸. El 10 de julio la Junta de Marina le comunicó oficialmente las instrucciones para la misión⁵⁴⁹.

⁵⁴⁷ FAJARDO, L. E.: "La guerra de la Oreja de Jenkins...", pp. 64-71. "Wilson interpreta el furor popular y de la prensa en torno a la Guerra de la Oreja de Jenkins como muestra de la aparición de una modalidad fuerte y auténtica del nacionalismo popular, y ha mostrado cómo el cubrimiento de la guerra ayudó a establecer la imagen propia de Inglaterra, que hasta entonces descubría su vocación imperial". (p. 66).

⁵⁴⁸ AGI, Contratación, leg. 5102, Torres a Francisco de Varas, Cartagena de Indias, 18 de diciembre de 1740: "Dejo a la consideración de v.s. cuánto me ha sorprendido el acaso de mi viaje, incomodidades que me ha ocasionado tan repentina salida, pues me embarqué tan a la ligera como que vine de Madrid en diligencia, pero como haya salud y se logre algún lance afortunado todo lo demás es tolerable".

⁵⁴⁹ AGS, SM, leg. 396, doc. 396, Instrucción que ha de observar el teniente general D. Rodrigo Torres, ministro de la real Junta del Almirantazgo, deducida de las resoluciones que ha tomado S.M., San Ildefonso, 21 de julio de 1740: "Los motivos que han dictado las providencias de enviar esta escuadra, compuesta por doce navíos, un paquebote y un brulote se la han manifestado con fecha de 10 del corriente, consistiendo en haber tenido noticias S.M. de la aceleración con que en Inglaterra se prepara una escuadra de 24 navíos de línea para que,

En los bajeles de la flota de Torres viajarían 2.000 soldados de Infantería de los regimientos que se hallaban destacados en Galicia en aquellos momentos, al mando de un coronel al que apoyarían dos ingenieros. Igualmente se previó enviar armas, municiones, pertrechos, víveres y medicamentos para el mantenimiento de los cerca de ocho mil hombres. Naturalmente se urgió a Torres a hacerse a la vela con la escuadra lo antes posible, incluso dejando en tierra, para un posterior envío, las tropas, víveres y enseres que no se consiguiera embarcar a tiempo⁵⁵⁰. El destino final de la escuadra fue La Habana. Sin embargo, antes debía dejar refuerzos de tropas y armamento en Puerto Rico, Santo Domingo y Cartagena de Indias.

El día 21 de julio se redactaron cartas muy semejantes a las instrucciones que se habían entregado a Torres para las principales autoridades coloniales, informándoles de los proyectos ingleses y de las órdenes para la defensa de las principales plazas americanas que llevaba Torres, pidiendo su colaboración y coordinación. El propio Torres era el encargado de hacerlas llegar a sus destinatarios.

Los principales destinatarios fueron: el virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava, quien había zarpado pocos meses antes con dos navíos de guerra para tomar posesión del virreinato, dirigiéndose a Cartagena de Indias; el nuevo virrey de Nueva España, duque de la Conquista, quien también había partido pocos meses antes para su destino⁵⁵¹; el teniente general Blas de Lezo, encargado de la defensa del puerto de Cartagena de Indias y de la flota de galeones; el jefe de escuadra Benito Antonio Spínola, quien ejercía el

unida con la de 12 del cargo del Almirante Ogle, se empleen todos en el bloqueo del puerto de Ferrol a fin de embarazar el paso de nuestros socorros a la América y poder el enemigo no sólo obrar sin resistencia con las fuerzas que tiene en aquellos mares, sino aumentarlas”.

⁵⁵⁰ Ibídem: “...no por ello deberá ni podrá detenerse ni una hora, porque lo que conviene al servicio de SM es que con el mayor número de fuerzas de mar y tierra que pueda juntar salga del puerto de Ferrol antes que los enemigos le bloquen”.

⁵⁵¹ VILLALPANDO, J. M. y ROSAS, A.: *Historia de México a través de sus gobernantes*, México, 2003, p. 86. Pedro de Castro y Figueroa, duque de la Conquista, tuvo un accidentado viaje ya que el convoy en el que se había embarcado fue perseguido por corsarios ingleses y holandeses. Frente a Puerto Rico los corsarios abordaron y saquearon el navío en el que iba el virrey, consiguiendo éste saltar por la borda llevando en sus brazos a su perrito faldero, dejando a bordo sus credenciales (títulos y cédulas acreditativas del nombramiento). La consecuencia fue que la Audiencia mexicana no autorizó la toma de posesión. La insistencia de su predecesor, el virrey-arzobispo Vizarrón, impaciente por regresar a la metrópoli, convenció a los letrados de la Audiencia para que lo aceptaran. El duque de la Conquista falleció víctima de fiebre amarilla en agosto de 1741, pero antes, cumpliendo órdenes, había mandado reforzar las defensas del castillo de San Juan de Ulúa en Veracruz. AGS, SM, leg. 396, doc. 699, Torres a Ensenada a bordo del *Nueva España* en Cartagena, 18 de diciembre de 1740: “el navío en que iba el virrey de Nueva España fue apresado de los ingleses y solo escapó su persona y otras cuatro o cinco en una balandra que llevaba en su conserva, y el segundo navío en que iba su familia llegó a la Veracruz cuatro días después”.

mando de una escuadra de guardacostas de la Armada; y los gobernadores de Cartagena de Indias, de La Habana y de Puerto Rico⁵⁵².

La documentación relativa al apresto de la escuadra de Torres no sólo deja en evidencia la precariedad de la Hacienda, sino también las dificultades crecientes en la dirección y gestión de la Armada, debido a la multiplicidad de órdenes que desde distintos organismos se impartieron para un mismo asunto. En el Almirantazgo, institución responsable de la gestión de la Marina, tenemos a la Junta de Marina, que transmitió sus decisiones logísticas a los departamentos Marítimos a través de su secretario, Ensenada. Éste se vio obligado a comunicar las decisiones adoptadas por la Junta para pedir la aprobación del rey, al secretario de Estado, marqués de Villarias. Este trámite se hizo bien directamente o a través del nuevo secretario de Marina e Indias, José de la Quintana, quien fue el encargado de impartir las órdenes aprobadas por el rey a los departamentos Marítimos, que por lo tanto, las recibieron por partida doble⁵⁵³.

La orden que había comunicado al Almirantazgo el nuevo secretario de Estado de Hacienda, después de decretarse la bancarrota, en marzo de 1739, de tener que enviar a su Secretaría el presupuesto de cualquier gasto previsto para su aprobación, sumada a la falta de fondos, complicó y retrasó, más si cabe, la labor de los responsables de organizar el armamento destinado al Caribe, lo que les obligó a agudizar su ingenio para paliar la falta de dinero. La misma precariedad económica que padeció el virrey Eslava para financiar la defensa de las plazas de Tierra Firme reinó en el apresto y armamento de la flota de Torres.

⁵⁵² AGS, SM, leg. 396, doc., 481, Madrid, 21 de julio de 1740, a D. Sebastián de Eslava, duque de la Conquista y D. Blas de Lezo.

⁵⁵³ *Ibíd.*, doc. 485, Ensenada a José de la Quintana, San Ildefonso, 4 de agosto de 1740: "Enterado el Infante Almirante de haberse hecho a la vela de Ferrol D. Rodrigo Torres el 31 del pasado con la escuadra de su mando, me manda escribir al Sr. marqués de Villarias el papel de que incluyo aquí copia, y que con consecuencia a su contenido manifieste a V.S. que a D. Bernardino Freyre, (si SM aprobare la proposición de servirnos de *Griega, Marte* y *Júpiter*) se escriba para que envíe un presupuesto del importe de este gasto (...) y que pregunte a V.S. si S.A. tiene que dar alguna providencia para que cargue y parta de Cádiz el consabido navío francés con los víveres que allí hay". *Ibíd.*, doc., 486, Ensenada a Villarias, San Ildefonso, 4 de agosto de 1740, "(...) me nada S.A. lo participe a V.E. para que, si aprobare el Rey esta proposición, (...), por lo que toca a este gasto se avisará al Sr. D. José de la Quintana, para que se costee del millón, en conformidad con lo ya resuelto." Sobre los conflictos generados por la duplicidad de las órdenes impartidas por ambas instituciones véase: PÉREZ FERNÁNDEZ-TURRADO, C.: "El Almirantazgo del Infante D. Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del despacho de Marina", en *Anuario de Historia del Derecho español*, 74, 2004, pp. 409-476.

Debido a la bancarrota decretada el año anterior, se habían tenido que solicitar créditos al comercio y al Consulado de Cádiz por valor de un millón de pesos para poder financiar el apresto de varias escuadras, suma que administró la secretaría de Marina. Para el armamento de la escuadra de Torres se habían enviado 400.000 escudos al intendente de Ferrol, Bernardino Freyre, cantidad que no fue suficiente⁵⁵⁴.

Con la máxima diligencia Ensenada, recurriendo a las dotes organizativas que ya había demostrado como ministro de la escuadra de Cornejo que reconquistó Orán en 1732 y posteriormente del ejército encargado de la reconquista de Nápoles y Sicilia, había dispuesto que en una fragata y dos paquebotes de la Armada se enviasen a Puerto Rico y La Habana los pertrechos y víveres destinados al mantenimiento de la escuadra de Torres y los destinados a armar los dos navíos nuevos que se estaban construyendo en el astillero habanero, que éste no había podido llevar consigo porque no se encontraron en los puertos gallegos embarcaciones a propósito ni quedaron fondos para fletar algunas del comercio⁵⁵⁵.

Simultáneamente Ensenada pidió al intendente gaditano, Francisco de Varas, que contratara una embarcación de un país neutral, preferentemente francesa, para llevar a Cartagena más harinas y pertrechos. Como el importe del flete y mercancías no se pudo hacer efectivo, Ensenada dispuso que se permitiese al capitán de la fragata embarcarlas por su cuenta y venderlas en Cartagena a los navíos de la Armada⁵⁵⁶.

La urgencia de la situación no sólo se debió a la amenaza de bloqueo del puerto ferrolano, sino fundamentalmente a la imposibilidad para abastecerse de víveres que encontraban las escuadras en las plazas

⁵⁵⁴ AGS, SM, leg. 396, doc. 485: "...En la escuadra de Torres ha sido preciso emplear más de los 400.000 escudos, sin que por esto hayan tocado a las tripulaciones y guarniciones más que cuatro pagas generales".

⁵⁵⁵ *Ibíd.*, doc. 484, Ensenada a Bernardino Freyre, San Ildefonso, 5 de agosto de 1740: "En vista de la dificultad o imposibilidad que V.S. expone (...) tenía para poder encontrar en ese puerto y en el de La Coruña embarcaciones a propósito para dirigir a La Habana y Puerto Rico los géneros, pertrechos y harinas que aún no se habían remitido allí para los dos navíos nuevos y la subsistencia de la propia escuadra de D. Rodrigo Torres y demás bajeles que están en la América, ha resuelto el Rey que en la fragata *Griega* y los paquebotes *Júpiter* y *Marte* se transporten esos géneros (...) encargándole guarde siempre el religioso secreto del destino".

⁵⁵⁶ *Ibíd.*, (Respuesta de Quintana escrita en el margen de la carta de Ensenada) José de la Quintana a Ensenada, San Ildefonso, 5 de agosto de 1740: "Prevengo a V.S. de orden de SM que se hallan dadas las correspondientes al intendente de Cádiz, D. Francisco de Varas, para la salida de un navío francés con 1.800 quintales de harina, 800 quintales de jarcia y 500 piezas de lona, dirigiéndose conforme a su contrata a Cartagena, dónde deberá vender los expresados géneros que conduce de su cuenta por no haberse podido aprontar de la real Hacienda, pero prefiriendo en la compra los navíos de SM que necesitaren de ellos".

americanas, máxime ahora, cuando sus poblaciones se iban a ver incrementadas con los más de 8.000 hombres de la escuadra y los 4.500 de las tropas de Infantería. Precisamente para prevenir la escasez de harinas con que fabricar el bizcocho, alimento básico de las tripulaciones durante las navegaciones, Ensenada había dispuesto el envío continuado desde Cádiz de harinas y pertrechos navales, consiguiendo el respaldo de la Secretaría de Marina mediante una resolución real del 10 de julio. Del mismo modo, en las instrucciones de Torres se le indicó que, para el caso de escasez de harinas con que fabricar el bizcocho, se sustituyera por “cazave”, unas tortas hechas con harina de mandioca que se conservaban hasta dos meses.

Sin embargo, ni para una cuestión tan relevante como fue el garantizar el sustento y mantenimiento de la escuadra destinada a defender los dominios coloniales, Ensenada pudo obviar ningún eslabón de la larga y complicada cadena de mando, teniendo que solicitar la correspondiente aprobación para cada una de las disposiciones que tomó tanto al secretario de Estado, marqués de Villarias, como al de Marina, José de la Quintana.

Por suerte, en este caso, la respuesta a todos sus requerimientos fue rápida y positiva. Al día siguiente de haber enviado las cartas a Villarias y Quintana, el titular de la cartera de Marina le comunicó la aprobación real y la conformidad para todo lo que había organizado con el fin de garantizar el suministro de las escuadras que se hallaban en América; incluso se le aseguró que Freyre recibiría fondos para cubrir las cantidades que había adelantado “de lo que vaya produciendo el millón de pesos de empréstito”, y además se le pidieron más propuestas para garantizar futuros envíos de víveres para el mantenimiento de las escuadras destacadas en Indias⁵⁵⁷.

6.4 La accidentada travesía de la escuadra.

A Torres se le había ordenado hacerse a la vela con su escuadra a más tardar entre el 25 y el 30 de julio y dirigirse en derechura a Puerto Rico, donde, sin entrar en puerto, debía enviar una lancha a recabar del gobernador de la plaza información sobre las fuerzas navales inglesas y su situación, así como sobre el *San Carlos* y el *Galicia*, los dos buques de guerra que habían conducido unos meses antes al virrey Eslava a su nuevo destino con tropas de refuerzo. En caso de encontrar los bajeles allí retenidos, los debía incorporar a

⁵⁵⁷ Ibídem, José de la Quintana a Ensenada, San Ildefonso, 5 de agosto de 1740, “...manda S.M. que por S.A. se proponga lo que tuviere por conveniente a fin de que estas remesas se ejecuten a los puertos y por los medios más proporcionados y seguros, para que en su vista pueda S.M. resolver lo que estimare más oportuno”.

su escuadra para convoyarlos hasta Cartagena. Por el contrario, si Eslava ya había pasado por la isla, así como por la de Santo Domingo, y no había podido dejar en ellas las tropas y el armamento de refuerzo que se les habían destinado, se le ordenaba que lo hiciera de las que llevaba en su escuadra, enviándolas a tierra en lanchas.

En caso de que el gobernador de Puerto Rico le informase de la presencia de alguna escuadra inglesa de inferior porte cruzando aquellas aguas, sin desviarse de su derrota hacia Tierra Firme, debía buscarla para batirla. En caso contrario, debía dirigirse, sin pérdida de tiempo, a Cartagena, donde daría fondo en Playa Grande, a dos millas de la costa.

Ya en Cartagena entregaría los pliegos de la Corte a sus destinatarios, y el virrey debía convocar un consejo de guerra en el que se decidiría cómo repartir las fuerzas y navíos disponibles para cubrir la defensa de las plazas de Portobelo, Panamá, Santiago de Cuba y La Habana, “que merecen la primera atención”. Igualmente en ese consejo se decidiría el plan de ataque naval contra las fuerzas inglesas:

...así mismo se decidirá a pluralidad de votos las operaciones que pueda y deba ejecutar D. Rodrigo con la escuadra que lleva, la del cargo de D. Benito Spínola, como también los navíos *San Carlos* y *Galicia*, si estuvieren en Cartagena y en estado de navegar unos y otros, para buscar y atacar a los que mandan Vernon y Brown, ya estén separados o si unidos no fueren superiores en fuerzas como se tiene entendido, y que se hallan muy faltos de gente, cuyo punto necesita muy prudentes reflexiones. Manteniéndose D. Blas de Lezo dentro del puerto de Cartagena en su peculiar comisión, por ser de suma importancia la conservación de los caudales y gente de los Galeones que tiene a su cargo⁵⁵⁸.

Las instrucciones de la Corte recomendaban tener en cuenta varios factores durante las deliberaciones para fijar la estrategia de la escuadra de Torres. Actuar con rapidez era absolutamente prioritario, tanto en la toma de decisiones sobre la plaza en la que debería destacarse la escuadra de Torres en función de la mayor facilidad de aprovisionarse y viabilidad para acudir con prontitud a socorrer las costas de Tierra Firme, Seno Mexicano e Islas de Barlovento⁵⁵⁹, como en las posteriores actuaciones encaminadas a intentar

⁵⁵⁸ AGS, SM, leg. 396, doc. 396. San Ildefonso, 21 de julio de 1740, *Instrucciones que ha de observar D. Rodrigo Torres*.

⁵⁵⁹ *Ibidem*. Aunque las plazas más idóneas por su posición estratégica hubieran sido Puerto Rico o La Habana, en las instrucciones impartidas se recomendó que la escuadra permaneciera destacada en Cartagena, donde pensaron que sería más fácil la provisión de

destruir las escuadras de Vernon y Brown. Quizás la recomendación más llamativa fue la de no enfrentarse nunca a una escuadra enemiga superior en fuerzas a la propia para no arriesgar los navíos.

Con la orden de atacar las escuadras inglesas lo antes posible se intentaba destruirlas y evitar que aquellas, que ya habían atacado plazas hispanoamericanas, pudieran verse reforzadas al incrementar sus dotaciones con los refuerzos que esperaban desde Inglaterra, ya que esa superioridad numérica les facilitaría la posterior aniquilación de la escuadra de Torres, así como bloquear los principales puertos hispanoamericanos.

En caso de que los miembros del consejo de guerra decidieran destacar los navíos que formaban la escuadra en varios puertos, los escuadrones resultantes estarían al mando de jefes de escuadra, los oficiales inmediatamente inferiores en rango al teniente general, reservándose Torres el mando de la unidad más numerosa y la defensa de la plaza más débil, así como la coordinación estratégica de las operaciones.

Como la escuadra de Torres, antes de dirigirse a La Habana, debía recalar en Cartagena, teniendo que convivir con la de los galeones de Lezo, para evitar rivalidades entre ambos tenientes generales con la asignación de fuerzas y el reparto de pertrechos y víveres entre la flota de galeones y la escuadra de guerra, en las instrucciones dadas a Torres se recomendó a ambos generales que “practiquen entre los dos la debida buena correspondencia que conviene al real servicio, franqueándose recíprocamente la gente, víveres, municiones y pertrechos que necesiten”. Esta idílica convivencia debía mantenerse, “con la reflexión a que lo más urgente es la escuadra, como que debe mantenerse siempre aprontada para operar”.

A pesar de que el conjunto de la estrategia defensiva quedó sujeto a las deliberaciones de un consejo de guerra, Torres tuvo plena autoridad para “arbitrar según juzgare por más conveniente, en los casos accidentales y novedades que ocurran y que aquí no puedan prevenirse”⁵⁶⁰; no en vano se le había encomendado la enorme responsabilidad de defender las Indias, la joya de la Corona.

Los doce navíos y las tres embarcaciones menores que formaban la escuadra de Torres zarparon de Ferrol con viento bonancible y dentro del

viveres desde el nuevo virreinato de Nueva Granada. En consecuencia, para reforzar el resguardo del puerto se ordenó comunicar el dique con el puerto y la fortificación de las bocas del dique.

⁵⁶⁰ *Ibidem*.

mayor secretismo posible el 31 de julio⁵⁶¹. El 2 de agosto la escuadra interceptó una fragata holandesa que se dirigía a Cádiz, manteniéndola retenida dos días para evitar que notificase a los ingleses la partida de la escuadra. Sin embargo, como había sospechado Torres, en cuanto la fragata entró en el puerto gaditano, propagó la sensacional noticia. El intendente Varas, conocedor de los hechos por la información reservada que le había comunicado el secretario de Marina, José de la Quintana, haciéndose cargo de “lo mucho que conviene el disfraz y disimulo”, intentó neutralizar la noticia propagando argumentos contradictorios que, por lo menos, consiguieron mantener la incertidumbre durante algunas semanas, hasta que empezó a llegar a Cádiz correspondencia desde Galicia confirmando la partida de la escuadra hacia Indias⁵⁶².

El 6 de agosto la escuadra apresó una fragata cargada de trigo y una balandra con bacalao que se dirigían a Lisboa, incorporándolas a su conserva. El día 8 el navío *La Reina*, uno de los de la escuadra, apresó dos fragatas y un bergantín que habían salido cuatro días antes de Lisboa cargados de sal para Nueva Inglaterra. Algunos de sus tripulantes confirmaron a Torres estar al tanto de la partida y destino de su escuadra por desertores gallegos que se habían refugiado en el puerto lisboeta⁵⁶³.

El día 9 se separó de la escuadra el *Príncipe*, y durante la noche se le incorporó un navío al que tomaron por el *Príncipe* que se reincorporaba, por lo que le permitieron navegar en su conserva durante toda la noche sin llevar a cabo el protocolo de reconocimiento. Al día siguiente se percataron de que había desaparecido, dejándoles un sinsabor de inseguridad. A partir del día 25 de agosto la navegación se hizo muy trabajosa por la mar gruesa y la lluvia, el número de enfermos a bordo se disparó por encima de los setecientos hombres y los navíos empezaron a rendir muchos de sus palos y baos, empezando alguno a hacer agua. Cuando cruzaron el Trópico mejoró el tiempo, pero ya habían fallecido 60 hombres, entre ellos el coronel Pedro Faustino de la Encina, que ostentaba el mando de la tropa del Ejército.

En la noche del 11 de septiembre, cuando el grueso de la escuadra se hallaba a seis leguas de Puerto Rico, se desencadenó un huracán que la obligó a mantenerse capeando durante dos días en los que los buques se dispersaron. Al anochecer del día 14 Torres localizó seis navíos navegando

⁵⁶¹ AGS Estado, leg. 6909, Quintana a Villarias, Buen Retiro, 10 de julio de 1740, sobre la orden de abrir los correos para Francia y retener los que mencionaran la escuadra de Torres.

⁵⁶² AGS, SM, leg. 396, doc., 503, Francisco de Varas y Valdés a José de la Quintana, Cádiz, 12 de agosto de 1740.

⁵⁶³ *Ibidem*, doc., 459, Torres a Ensenada, a bordo del navío *Nueva España* al ancla en la aguada de San Francisco de la isla de Puerto Rico, 22 de septiembre de 1740.

trabajosamente sólo con la vela mayor a los que pudo incorporarse tras darse a conocer como su comandante. Uno de ellos era el navío *Nueva España*, mandado por Julián de Arriaga.

A pesar de los aguaceros consiguieron mantenerse juntos, amaneciendo el día 15 a doce leguas a sotavento del puerto de San Juan de Puerto Rico. Ante la imposibilidad de ganar el barlovento Torres decidió ir a fondear a la Aguada de San Francisco, al oeste de la isla, teniendo la mala suerte de varar su navío, la capitana de la escuadra, por una turbonada durante la maniobra de fondeo, a pesar de que desde el *Nueva España* Arriaga le socorrió intentando sacarle con cables que se extendieron por la proa y por la popa. El *San Felipe* permaneció varado hasta el 18, aunque Torres, por las dificultades para desencallararlo, ante la urgencia para dar providencias al resto de la escuadra y ponerse en contacto con el gobernador de la isla, había decidido dos días antes pasar su insignia al *Nueva España*, volviendo de esta manera, una vez más, a navegar junto a Arriaga.

Durante los siguientes días, aprovechando una mejoría del tiempo, algunos navíos más de la escuadra consiguieron bordear la isla y fondear junto a los otros en San Francisco. La tripulación del navío *La Reina* había conseguido apresar una balandra inglesa el día 16. Mientras bordeaba la isla para entrar en la aguada, cuando se hallaba a tres leguas de San Francisco, varó en un bajo. Gracias a la pericia de su capitán consiguió liberarse y fondear felizmente el 20 en San Francisco sin perder su presa. Cuando los navíos de la escuadra finalmente se encontraron a resguardo, los capitanes se percataron de que de los doce buques de guerra que habían zarpado de Ferrol faltaban dos, a los que nadie había visto en los últimos días.

El huracán había dejado la isla arrasada, los frutos y la mayor parte del ganado habían desaparecido, los caminos se hallaban cortados por los numerosos árboles caídos y los ríos desbordados por las crecidas provocadas por las lluvias torrenciales. El correo que envió Torres al gobernador necesitó doce días en cruzar la isla.

En el ínterin Torres hizo descender a tierra a los casi mil hombres enfermos para alojarlos en barracas y alimentarlos con la carne fresca que con mucha dificultad se pudo encontrar, puesto que durante la travesía se habían consumido todas las dietas para enfermos que se habían embarcado en Ferrol así como las medicinas⁵⁶⁴. Como medida profiláctica ordenó a las tripulaciones que limpiaran, regaran con vinagre y ventilaran los entrepuentes dejando toda la portería abierta para ventilar bien. Para poder continuar la navegación, dio

⁵⁶⁴ Ibídem, doc. 470, Andrés Jiménez, ministro de la escuadra de Rodrigo Torres a Ensenada, Aguada de San Francisco, 30 de septiembre de 1740.

instrucciones para que empezaran los trabajos de reparación en los navíos: “aquí se experimentan fuertes trabajos para poner en estado de volver a salir los navíos por la falta de población y de maderas, (...) y sin esperanza de reemplazo de masteleros”⁵⁶⁵.

Las únicas novedades que le pudieron confirmar en la Aguada fue la llegada a Cartagena de los navíos del virrey Eslava, que habían zarpado de Puerto Rico el 9 de abril, y el paso hacia Veracruz de las embarcaciones que conducían al nuevo virrey de México, duque de la Conquista, y su séquito.

Hasta el día 26 no llegó el correo con la respuesta del gobernador de la plaza, Matías de Abaría. En ella, “exagerándome sus trabajos por falta de medios para sostener la guarnición como también de víveres por lo padecido en la isla”⁵⁶⁶, no le contaba ninguna noticia concreta ni de ingleses ni de Tierra Firme, por lo que los comandantes de los navíos de la escuadra, reunidos en consejo, decidieron que la escuadra al completo pasara a Santo Domingo para adquirir noticias más certeras (“son tan poco seguras todas las que se dan, que en Europa se tienen más ciertas y frecuentes”)⁵⁶⁷, antes de adentrarse en el Caribe. Debido a su precaria situación intentaron evitar a toda costa un enfrentamiento con los ingleses, y de paso, socorrer aquella plaza con tropa, armamento y municiones. Antes de dejar Puerto Rico, también en un consejo, se había determinado dejar en la isla 250 hombres provistos de armamento y munición a los que el gobernador posteriormente sumaría los desertores, resultando el conjunto un buen refuerzo para la plaza.

Era habitual que siempre que una escuadra “pasaba a la América” llevara una embarcación menor en su conserva que regresaba a la metrópoli como aviso con la feliz noticia de haber cruzado bien el Mar Océano. Siguiendo la norma, Torres había previsto enviar las cartas que había escrito a la Corte y a Ensenada relatando meticulosamente todo lo acontecido a los navíos de la escuadra desde su partida de Ferrol, con uno de los pingues que había zarpado con él cargado de bizcocho para la escuadra⁵⁶⁸. Por eso no desaprovechó la ocasión de recordar a Ensenada que por la “pudrición” y las ratas sólo le quedaban víveres para dos meses y que esperaba le enviase cuanto antes los bastimentos, lonas y pertrechos que había dejado preparados en Ferrol a la espera de ser embarcados, puesto que le urgían para poder reparar en condiciones los navíos. En ningún momento ocultó a su amigo lo mucho que le preocupaba la posibilidad de que “se malogre el todo de esta

⁵⁶⁵ *Ibidem*, doc. 459.

⁵⁶⁶ *Ibidem*, doc. 466, Torres a Ensenada, a bordo del *Nueva España*, al ancla en la Aguada de San Francisco de la isla de Puerto Rico, 30 de septiembre de 1740.

⁵⁶⁷ *Ibidem*.

⁵⁶⁸ *Ibidem*, doc. 470,

escuadra y se imposibiliten algunos navíos para su retorno a Europa”⁵⁶⁹ por falta de víveres y pertrechos.

El ministro de la escuadra, Andrés Jiménez, aprovechó el aviso enviado a España con la noticia de haber llegado la escuadra a Puerto Rico, para remitir a la Secretaría de Marina su preceptivo informe de la travesía que incluyó el correspondiente recuento de incidencias y un estado de las existencias de víveres y repuestos. En esta ocasión además incluyó un listado de las medicinas que se habían consumido durante la accidentada travesía y que urgía reponer en las cajas de los navíos⁵⁷⁰.

Las embarcaciones apresadas durante la travesía habían aprovechado el mal tiempo durante el final del viaje y el posterior huracán frente a las costas de Puerto Rico para desaparecer⁵⁷¹. No así la balandra apresada por *La Reina* el 16 de septiembre cuando iba a fondear en San Francisco, que fue reutilizada por Torres como aviso para llevar a La Habana los pliegos de la Corte para el gobernador y para el nuevo virrey de Nueva España.

Volviendo atrás, el 9 de octubre Torres se halló frente a la banda sur de Santo Domingo, “perseguido por las calmas”, que dilataron la travesía más de lo esperado, por lo que decidió destacar el paquebote que le había servido de patache de la escuadra con armas y pólvora para reforzar la defensa de aquella plaza, ordenando a su comandante que, tomando las mayores precauciones frente a los navíos ingleses que surcaban aquellas aguas, se dirigiese después de cumplida su misión a Cartagena. Lamentablemente fue apresado y nunca llegó a su destino⁵⁷².

Cuando la escuadra de Torres pasó frente a Río Hacha intentó, sin éxito, recabar noticias recientes sobre el paradero de las escuadras inglesas del gobernador de la plaza. Por tener todas las embarcaciones armadas de la escuadra demasiado calado para adentrarse en su boca, Torres no se aventuró a entrar en la bahía, decidiendo enviar un bote auxiliar armado, que se vio obligado a desistir al constatar la presencia de ocho balandras mercantes holandesas armadas que, sin duda, lo hubieran apresado.

⁵⁶⁹ Ibídem, doc. 466.

⁵⁷⁰ Ibídem, doc.472, Estado de las medicinas que se necesitan para la escuadra del teniente general D. Rodrigo Torres y Morales.

⁵⁷¹ Ibídem, doc. 471, Estado que comprende las embarcaciones inglesas que fueron apresadas por la escuadra del cargo del teniente general D. Rodrigo Torres durante la navegación desde la salida del puerto de Ferrol hasta la entrada en la Aguada de San Francisco: “De las seis que contiene este estado sólo se haya incorporada a esta escuadra la balandra que se tomó el 16 del corriente, (...) porque la que se apresó el 6 de agosto se apartó con viento fresco en 28 del mismo y las otras se separaron en 12 del presente con motivo del temporal que sobrevino a la vista de las islas de Barlovento”.

⁵⁷² AGI, Contratación, leg. 5102, Torres a Varas, Cartagena de Indias, 18 de diciembre de 1740.

Muy preocupado por el maltrecho estado de sus navíos, su prioridad era llegar cuanto antes a Cartagena evitando un encuentro inesperado en su derrota con el enemigo que incluso podía estar esperándole en Cartagena. Para ello llevó a cabo un nuevo intento de conseguir información sobre el paradero de las escuadras inglesas, dirigiendo su derrota hacia Santa Marta. Mantuvo la escuadra capeando frente al Cabo de la Aguja, mientras destacaba el *Castilla* al puerto en busca de noticias. Sin embargo, debido al mal estado en el que había quedado el *Reina*, cuanto más se prolongaba la navegación aumentaban las posibilidades de perder el navío, por lo que decidió arriesgarse y cruzar hacia Playa Grande sin esperar el regreso del *Castilla*⁵⁷³.

6.5 La escuadra en Cartagena de Indias, 24 de octubre de 1740-7 de febrero de 1741.

El teniente general Torres, al frente de los diez buques de guerra de su maltrecha escuadra, llegó a Cartagena en la tarde del 23 de octubre y fondeó en Playa Grande, como se le había ordenado. Seguía embarcado en el *Nueva España*, convertido en la capitana de la escuadra, cuyo comandante seguía siendo Julián de Arriaga. Había zarpado de la Aguada de San Francisco, desconociendo el paradero del *Andalucía* y del *Fuerte*, el 6 de ese mes, el mismo día que el aviso enviado a la Corte, al mando de Juan González, con las noticias de cuanto le había acontecido hasta entonces.

Nada más dar fondo en Playa Grande envió los pliegos de la Corte a tierra, donde bajó al día siguiente para participar en la Junta de guerra que formaron las principales autoridades militares presididas por el virrey Eslava. Ante la Junta expuso el mal estado de su escuadra y la urgente necesidad de reparaciones en todos los navíos, así como de reponer víveres.

Hubo unanimidad en que para tener la escuadra más protegida la adentrarse más en la bahía; en que todas las maestranzas disponibles se aplicaran a la reparación de los daños menores que no requirieran sustituir maderas, que no había (y según qué obras, muchas sólo se podrían realizar más adelante en el astillero de La Habana), y en la necesidad de habilitar tanto la escuadra de Torres como la de Lezo con tres meses de víveres para que, en caso de un ataque, pudieran actuar conjuntamente. La cuestión era: ¿cómo iban a poder avituallar unas ocho mil bocas más dada la carestía de

⁵⁷³ AGS, SM, leg. 396, doc. 656, Torres a Ensenada, a bordo del *Nueva España*, Playa Grande, 26 de octubre de 1740: "...haciendo varias reflexiones entre dejar la *Castilla* o aventurar la *Reina* y que esta nos dilatase o imposibilitase el venir a Cartagena y hallarme sin ninguna noticia de Tierra Firme, determiné venirme en busca de Playa Grande".

viveres que padecía Cartagena? De momento decidieron recurrir a lo que pudieran ir consiguiendo en el país, pero además acordaron suplicar vehementemente a las autoridades metropolitanas el envío de viveres, sobre todo harinas y carnes saladas en cuantas ocasiones de enviar registros sueltos y correos se presentaran.

Meses más tarde, Torres se vio obligado a justificar al marqués de Villarias su insistente demanda de viveres. Empezó explicándole por qué era imposible conseguirlos en Tierra Firme: los cartageneros, como los habitantes de otras ciudades criollas, sembraban lo necesario para su propio consumo; en las cercanías de la ciudad no había pastos suficientes para incrementar el número de reses, y por lo que respectaba a la carne salada “no hallan modo de que dure quince días, habiendo hecho varias experiencias en el modo de salarla”⁵⁷⁴.

Aunque aún no había podido inspeccionar las defensas de la ciudad, Torres fue de la opinión de que con los refuerzos en hombres y armas transportados, sumados a los que habían llegado con Eslava, la plaza quedaba suficientemente asegurada. Los demás miembros de la Junta compartieron plenamente su opinión, por lo que les suplicó que con vistas a decidir las prioridades de la estrategia defensiva para el resto de las plazas, reflexionaran sobre la necesidad urgente de pasar a La Habana con la escuadra lo antes posible para repararla, teniendo, además, en cuenta lo perjudicial que era para los navíos una prolongada estancia en Cartagena por el clima y la broma⁵⁷⁵.

Mientras esperaba vientos favorables para entrar en puerto, ordenó que desembarcasen en las lanchas los más de quinientos enfermos que llevaba a bordo. Como muchos de ellos no cupieron en los hospitales, el obispo de Cartagena consiguió que los vecinos alojaran en sus casas a 160, que con buenos cuidados y alimentación enseguida mejoraron⁵⁷⁶.

Blas de Lezo le entregó copia de una carta que le había enviado el gobernador de La Habana del 21 de septiembre avisándole de la llegada a ese puerto del *Fuerte*, uno de los dos navíos que se habían separado de la escuadra durante el huracán. Llegó muy maltratado, por lo que Torres, en cuanto pudo mandar un aviso a la isla, ordenó a su comandante que se empezaran cuanto antes las reparaciones para que estuviera habilitado cuando él llegara. No se tenían noticias de que el *Andalucía* se hubiera refugiado en algún otro puerto caribeño, por lo que lo dieron por perdido; en cambio sí

⁵⁷⁴ AGS, SM, leg. 396, doc. 762, Torres a Ensenada, Cartagena, 30 de noviembre de 1740 y AHN, Estado, leg. 2.321, Torres a Villarias, 31 de marzo de 1741.

⁵⁷⁵ AGS, SM, leg. 396, doc. 656.

⁵⁷⁶ *Ibidem*, doc. 699, Torres a Ensenada, a bordo del *Nueva España*, en Cartagena de Indias, 5 de noviembre de 1740.

supieron que de las cinco presas hechas durante la travesía del Atlántico, una se había perdido en los Cayos y dos se habían refugiado en Santo Domingo.

En el puerto cartagenero Torres halló la balandra francesa que había fletado Varas en Cádiz con harinas, lonas y jarcias, lo cual le sirvió de momento para paliar la escasez de víveres de su escuadra. Además el virrey se había mostrado dispuesto a la conducción de harinas desde Santa Fe. El ministro de la escuadra organizó que en todos los hornos de la ciudad, además de en otros seis que mandó construir, se procediera a cocer bizcocho sin pausa, ordenando que se diera pan fresco a las tripulaciones mientras no se hicieran a la mar para poder ir acumulando la cantidad necesaria para poner tres meses de bizcocho en cada navío. Con estas medidas esperaba poder producir los más de 2.000 quintales que se necesitaban.

Por indicación de Lezo, que había mandado de regreso a Santo Domingo la balandra francesa fletada en Cádiz, Torres entregó a su capitán un nuevo juego de cartas para la Corte con la información de su llegada, así como duplicados de las que había escrito desde Puerto Rico por si no hubiera llegado el primer aviso que envió. Esta multiplicación de cartas ha quedado conservada en la documentación archivística.

A la semana de haberse celebrado la primera reunión de la Junta de guerra, sus miembros mantuvieron un nuevo encuentro. Habían podido evaluar que, por muchos esfuerzos que hizo el virrey, no iba a ser posible abastecer la escuadra con tres meses de víveres, por lo que acordaron despachar una embarcación a Saint Domingue, la parte francesa de la isla de Santo Domingo, pidiendo a su gobernador se los remitiese. Durante los cuarenta días que calcularon tendrían que esperar a que llegaran, decidieron que, teniendo en cuenta la falta de maderas, betunes y demás materiales necesarios, se reparasen sólo los dos navíos que habían llegado en peor estado, de forma que pudieran navegar hasta La Habana y que al resto sólo se les hicieran los arreglos más urgentes.

La decisión más trascendente que tomaron fue que, dejando cinco navíos a las órdenes de Lezo en Cartagena, los restantes se trasladaran a La Habana en cuanto estuvieran en disposición de navegar⁵⁷⁷. Torres, a quien pesaba mucho el mal estado de su escuadra, temiendo no encontrar en La Habana ni víveres para avituallarla, ni suficientes materiales para reparar los

⁵⁷⁷ Ibídem: "...pues teniendo presente la Junta las pocas providencias que produce esto, los ningunos caudales de que echar mano, pues hasta ahora ni un real nos han facilitado, el clima tan contrario a los equipajes y perjudicial a los mismos navíos, se acordó en ella (...) que se hace preciso para la defensa de este puerto permanezcan siempre cinco durante las sospechas de que ingleses intentan atacarlo, tres para defender la Boca Chica y dos para la Grande (...) los cuales con más seguridad individualizará D. Blas de Lezo".

navíos, había escrito al virrey de Nueva España solicitándole la remisión de caudales y víveres a aquella plaza, y también a sus viejos conocidos, el constructor Juan de Acosta y el intendente Lorenzo Montalvo, para que fueran acopiando cuanta madera y pertrechos pudieran comprar.

A causa del viento los navíos de Torres no pudieron entrar en el puerto de Cartagena hasta el 31 de octubre. La tropa de refuerzo desembarcó enseguida y las maestranzas se pusieron manos a la mucha obra que tenían por delante, ya que “en todos (los navíos) se ha encontrado algo que reparar de carpintería y calafatería”⁵⁷⁸.

A medida que los trabajos fueron progresando, empezó a salir a relucir la forma tan negligente en que algunos navíos habían sido repasados en su puesta a punto para la expedición. Así por ejemplo al *Príncipe* sólo se le encontraron dos baos en buen estado, el resto estaban podridos, lo que provocó la justificada indignación de Torres: “habiéndome sido sumamente reparable que habiéndole carenado últimamente en La Graña y no pudiendo ignorar el estado de dichos baos, se me diese por uno de los navíos más aptos para hacer este viaje, sin advertirme de su mal estado, lo que necesita de aplicar algún preciso remedio para en adelante”⁵⁷⁹.

Indignado también por la mala calidad de la pipería con que se proveyó a los navíos que habían sido habilitados en La Graña y por la alarmante falta de víveres en otros, aprovechó la estancia en Cartagena para encargar al ministro de la escuadra una profunda investigación de los hechos, cuando constataron que “no ha podido dejar de haber habido omisión grande o malicia de parte de los maestros y proveedores”, solicitando a Ensenada que, para llegar al fondo de la cuestión, se cotejaran los resultados de la investigación con las cantidades que había entregado el asentista, y se le pidieran explicaciones por la “falta de víveres que se han hallado de menos (...) cuando se suponía debían tener para más de un mes” y la “mucha porción de toneles y toneletes podridos”, “no dejando de serle de alguna disculpa el poco tiempo que se le dio para la salida”⁵⁸⁰.

El 20 de noviembre llegaron a Cartagena tres pequeñas embarcaciones con víveres que habían zarpado de Cádiz el 13 de septiembre, lo que contribuyó a aliviar la preocupante situación del abastecimiento de la escuadra. El 22 llegó un aviso enviado por el gobernador de Saint Domingue, marqués de Larnage⁵⁸¹, con diversas cartas del vicealmirante marqués D’Antain,

⁵⁷⁸ AGS, SM, leg. 396, doc. 762, Torres a Ensenada, 30 de noviembre de 1740.

⁵⁷⁹ *Ibíd.*

⁵⁸⁰ *Ibíd.*

⁵⁸¹ AHN, Estado, leg. 2321, marqués de Larnage a Rodrigo Torres, Saint Louis, 14 y 16 de noviembre de 1740.

comandante en jefe de las dos escuadras que sumaban más de 28 navíos, que el gobierno francés había enviado a las Antillas a finales de agosto, oficialmente para resguardar las colonias españolas de las agresiones inglesas, con la intención de mantener el equilibrio de fuerzas, aunque en realidad con la secreta intención de destruir la escuadra de Vernon, atacar Jamaica antes de que llegaran los refuerzos ingleses, llevándose todos los negros que pudieran, ocupar Santa Lucía y regresar luego cuanto antes a Francia⁵⁸².

Inmediatamente se convocó una nueva reunión para evaluar la propuesta francesa:

...respecto de las insinuaciones que hacen los franceses, se les facilitase de nuestra parte la unión con sus escuadras, siempre que conviniesen en defender unidamente nuestros dominios y los suyos, y concurriesen a embarazar los progresos de ingleses en la América, con cuyo motivo, y ser yo el encargado de obrar en cualquiera ocasión, me pareció escribir al marqués D'Antain con aprobación de la Junta (...) y que en el ínterin se acelerasen todas las providencias"⁵⁸³.

Los generales españoles, conscientes de que por la inferioridad de fuerzas nunca podrían atacar solos a los ingleses⁵⁸⁴, vieron en la propuesta de los franceses la única posibilidad real de enfrentarse a Inglaterra, urgiéndoles a llevarla a la práctica para destruirlos o por lo menos debilitarlos antes de la llegada de la gran escuadra inglesa que todos esperaban con auténtica psicosis de pánico. Para ello Torres se comprometió a tener su escuadra lista para zarpar a más tardar a mediados de enero, reforzando sus diez navíos con dos de la escuadra de Lezo, según se había decidido en la junta.

El 28 de noviembre llegó el primer aviso enviado por Ensenada desde Ferrol con pliegos de la Corte, víveres y pertrechos para las embarcaciones⁵⁸⁵.

⁵⁸² S.-L. HILTON: *Las Indias...*, pp. 299-300.

⁵⁸³ AGS, SM, leg. 396, doc. 762, Torres a Ensenada, 30 de noviembre de 1740.

⁵⁸⁴ *Ibidem*: "y en el caso de que la Francia no admita nuestra unión, según las fuerzas de los ingleses, poca oposición les podremos hacer con las nuestras, y temo nos veamos precisados a mantenernos aquí o ir a reforzar alguno de los puertos que se considere en más necesidad, o según las órdenes que de ahí nos vengan".

⁵⁸⁵ AGS, SM, leg. 396, doc. 515, Ensenada a Villarias, San Ildefonso, 23 de agosto de 1740 y Villarias a Ensenada, 24 de agosto de 1740. Ensenada había presentado a Villarias para su aprobación la propuesta de enviar sucesivos avisos desde Ferrol para ir informando a Torres de cuantas noticias sobre los planes ingleses fueran llegando a la Corte, aprovechando además la oportunidad para irle enviando los pertrechos de su escuadra que no había podido llevar consigo. La propuesta fue aprobada, e incluyó también la orden de que desde el Almirantazgo no se enviaran órdenes precisas de ataque a Torres, sugiriéndole que le dejaran la libertad de ejecutar lo que creyese más conveniente conforme a las informaciones que manejara in situ.

La principal noticia que le remitía Ensenada iba en la copia de una carta del 8 de agosto del embajador en Inglaterra, confirmando que continuaba a buen ritmo el apresto de una gran escuadra destinada a las Indias. Cuando se envió el aviso la Corte española todavía no tenía idea de los proyectos franceses de enviar una escuadra a Indias⁵⁸⁶.

A esas alturas, en Cartagena ya se sabía que Vernon, al ser informado de la llegada de Torres y temiendo que sus órdenes fueran la conquista de Jamaica, había ordenado a todos los navíos de guerra ingleses destacados en el Caribe que fondearan en la isla para defenderla hasta la llegada de los refuerzos que esperaban de Inglaterra, debido a que, a pesar de haber recibido tropas reclutadas en Nueva Inglaterra, una epidemia había causado tanta mortandad entre marineros y soldados que no habían quedado suficientes supervivientes para cubrir todas las plazas en los bajeles. Esta orden explica que la escuadra de Torres no se encontrara con la de Vernon cuando llegó a aguas americanas.

Hasta que llegaron las escuadras inglesas a Jamaica, entre enero y febrero de 1741, se repusieron de la travesía y esperaron al restablecimiento de los convalecientes, la presencia inglesa en las aguas del Caribe se limitó a unas cuantas fragatas que vigilaron los movimientos de la escuadra española y controlaron con sumo rigor las embarcaciones francesas y holandesas, apresando a las que conducían víveres o pertrechos a Cartagena o La Habana⁵⁸⁷.

El entusiasmo de los generales españoles ante la posibilidad de que la unión de las dos flotas borbónicas pudiera interceptar la llegada de los refuerzos que venían de Inglaterra y atacar Jamaica se incrementó con la flexibilidad que mantuvo Torres frente a las confusas propuestas para una estrategia conjunta que le hacía el marqués de D'Antain. No obstante, Torres

⁵⁸⁶ *Ibidem*, doc. 669, Extracto de las noticias que se han recibido de Inglaterra de lo ocurrido tocante a expedición de escuadras hasta el día 8 de agosto de este año de 1740, de cuya fecha son las últimas cartas de aquel reino. Según este documento se habilitaron tres escuadras. La primera, al mando del almirante Norris, compuesta por 23 navíos de guerra y 12 de transporte, llevaba a bordo 4.500 hombres de tropa e iba destinada a bloquear la costa gallega y cantábrica. En ella iba el duque de Cumberland, hermano del príncipe de Gales. A pesar de estar lista para zarpar desde el 5 de agosto, a causa del viento el 8 de agosto aún no se había hecho a la vela. La segunda escuadra quedó al mando del contralmirante Ogle y la componían siete navíos de guerra y siete de transporte armados. Su destino era Jamaica, y llevaba a bordo ocho batallones de 700 hombres que se unirían a otros 3.000 reclutados en las colonias norteamericanas. Su objetivo era la conquista de La Habana, para lo que Lord Catheard, comandante en jefe de las tropas de Tierra, llevaba consigo un manifiesto que debía distribuir entre la población cubana. En él se les ofrecía plena libertad de comercio si se rebelaban contra Felipe V. El apresto de esta segunda escuadra se hallaba aún algo retrasado. La tercera escuadra fue destinada al Mar del Sur al mando del capitán Anson.

⁵⁸⁷ AHN, Estado, leg. 2331, Torres a Villarias, Cartagena de Indias, 14 de enero de 1741.

desde un principio, dudó de que las verdaderas intenciones (y órdenes) de Larnage fueran realmente de colaborar con la escuadra española como afirmaba en sus cartas, debido a sus contradicciones y cambios de opinión⁵⁸⁸.

A mediados de diciembre, mientras en Cartagena los generales de la Junta se impacientaban esperando la decisión de los franceses para operar conjuntamente⁵⁸⁹ y aceleraban los preparativos de la escuadra, llegó un aviso desde La Habana con dos cartas del gobernador Güemes en las que reiteraba su súplica a Torres para que se encaminara cuanto antes hacia allí, ya que tenía noticias fidedignas de que el principal objetivo de los ingleses era ese puerto⁵⁹⁰.

Haciendo un gran esfuerzo, a principios de enero el virrey Eslava había conseguido aprovisionar la escuadra para tres meses, y a pesar de la escasez de tripulantes por la elevada mortandad que había provocado una epidemia desde principios de diciembre, Torres pudo ordenar a su escuadra mantenerse lista para zarpar en cuanto llegara el correo francés hacia el punto de encuentro de ambas escuadras decidido por D'Antin, ya que Torres, aconsejado por sus pilotos, se había negado a navegar hasta Port Louis, sugiriendo en su lugar, como punto de encuentro, Cabo Tiburón. El 29 de diciembre Torres había recibido nuevos pliegos de la Corte con órdenes emitidas el 3 de octubre de colaborar cuanto pudiera con los franceses, evitando darles una disculpa para no cooperar y retirar su escuadra del Caribe⁵⁹¹.

El aviso desde Saint Domingue llegó el 20 de enero y no concretaba nada: ambos generales debían mantener sus escuadras en sus respectivos

⁵⁸⁸ Ibídem, Torres a D'Antain, Cartagena, 3 de febrero de 1741: "...y si V.E. combina las fechas de las cartas del gobernador, Monsieur de Larnage, que me escribió estando V.E. enfermo, mi recibo y su respuesta del 5 de enero pasado, por ningún camino podríamos haber conseguido la unión deseada de poder impedir a los enemigos su incorporación". Ibídem, Torres a Villarias, La Habana, 28 de febrero de 1741: "Por la adjunta copia de la carta de Msr. de D'Antain del 20 de enero, verá V.E. que ese día estaba ya con su escuadra fuera de Saint Louis para restituirse a Europa aunque paleadamente procura no decirlo tan claro...". AGI, Contratación, leg. 5102, Torres a Varas, Cartagena, 18 de diciembre de 1740: "la escuadra del marqués de D'Antain, de 13 navíos se halla anclada en la misma isla (Santo Domingo) en Puerto Luis, esperando la que ha estado en Málaga que se le debe unir. Sus movimientos nos tienen confusos, hasta ahora sin acción, pues aunque ha llegado un aviso del Ferrol que salió el 13 de septiembre nada explícito ha traído".

⁵⁸⁹ AGS, SM, leg. 396, doc. 818, Torres a Ensenada, Cartagena de Indias, 22 de diciembre de 1740

⁵⁹⁰ AGS, SM, leg. 396, doc. 789, Torres a Ensenada, 12 de diciembre de 1740.

⁵⁹¹ AHN, Estado, leg. 2321, Torres a Villarias, La Habana, 28 de febrero de 1740: "Bien prevenía el Rey esta contingencia, cuando en su real nombre me decía V.E. en su carta del 3 de octubre del próximo pasado, (que Torres recibió el 29.12.40) no se malograra en dilaciones cualquier conveniente operación por no haber seguridad del tiempo que las escuadras francesas estarán allá".

puertos listas para zarpar. El punto de encuentro se determinaría cuando se supiese con más certeza el objetivo de los ingleses. No obstante la decepción por la indecisión de D'Antain para actuar, Torres mantuvo su escuadra al ancla, esperando un nuevo aviso, hasta el día 2 de febrero, en que recibió una carta de D'Antain, escrita el día 20 de enero, cuando navegaba ya fuera de Port Louis. En ella le avisaba que regresaba a Europa con su escuadra, sustituyéndole otra de seis navíos que acababa de llegar de Francia para resguardo de sus colonias. También le informaba de la llegada a Puerto Príncipe, tres días antes, de la escuadra de Ogle, formada por 26 navíos y más de 30 embarcaciones menores transportando tropas⁵⁹².

El gobernador de Saint Domingue, Larnage, intentó alertar a los gobernadores de La Habana y Santiago de Cuba, mediante un corsario, de la llegada a Jamaica de la escuadra inglesa el 17 de enero, confirmándoles que la unión de las escuadras española y francesa no se realizaría, por lo que la defensa de La Habana quedaba enteramente en sus manos⁵⁹³.

Torres, por su parte, ante el plantón recibido en una situación tan dramática, quiso dejar claro a D'Antain que desde un principio no le había engañado:

...Dejo a la consideración de V.E. cuan sensible habrá sido para mí esta noticia, cuando asegurado por las últimas de V.E. de 5, 7 y 8 del pasado, en que se sirve decirme que según las fuerzas que empezaban a venir de enemigos, convenía nos mantuviésemos fondeados y prontos casa uno en nuestro puerto para acudir con el todo a donde conviniese, señalando el redenvú en Cabo Tiburón con los primeros avisos en caso de ir a La Habana. Y cuando esperaba éstos a pique de un ancla para nuestra unión, me hallo sorprendido por la resolución que me participa V.E. de su separación, sin prevenirme (...) Si V.E. combina las fechas de las cartas de Larnage que me escribió estando V.E. enfermo, mi recibo y su respuesta del 5 del pasado por ningún camino

⁵⁹² AHN, Estado, leg. 2321, Torres a Villarias, La Habana, a bordo del *Santa Ana*, 28 de febrero de 1741.

⁵⁹³ Ibídem, Larnage al gobernador de Santiago de Cuba y al de La Habana, Puerto Luis, 17.1.1740: "Unida ésta (la escuadra de Ogle) a la de Vernon forman una armada cuyas operaciones no podrían ser contenidas si no es por el medio de juntarse todos los navíos de las dos coronas en esos mares y que varias razones no dan lugar a aguardar, de manera que los sucesos de los ingleses van a quedar pendientes de las dificultades que les ofrecerá el mismo tamaño de sus empresas y de los obstáculos que el valor de V.E. y su experiencia en los hechos de guerra les hará experimentar, y esto es, sobre que me persuado que SM Católica debe fundar sus más grandes esperanzas". (El subrayado es nuestro)

podríamos haber conseguido la unión deseada de poder impedir a los enemigos su incorporación⁵⁹⁴.

Y que tampoco lo engañaba indicándole que siempre podría retomar la proyectada expedición conjunta, valiéndose de la escuadra de su sucesor, el cual, en caso de haber tenido la orden de colaborar con España, hubiera roto de inmediato con Inglaterra para aprovechar la situación ventajosa de Port Louis con respecto a Jamaica e interceptar la llegada de refuerzos ingleses⁵⁹⁵. La actuación de los comandantes de las escuadras francesas dejó en evidencia que su gobierno, a pesar de las promesas de colaboración, en aquellos momentos no contemplaba el necesario rompimiento con Inglaterra.

Sin perder tiempo y temiendo que La Habana fuera atacada en cualquier momento, los generales españoles, reunidos en junta el mismo día que recibieron la noticia de la retirada de D'Antin, determinaron que debido a la inferioridad de fuerzas en que había quedado la escuadra de Torres con respecto a la inglesa, era imposible pensar en un enfrentamiento, por lo que decidieron la inmediata partida de Torres con sus diez navíos hacia La Habana, devolviendo a la escuadra de Lezo los dos que éste había cedido a Torres para reforzar su escuadra de cara a la fallida actuación conjunta con la escuadra francesa. Todos estuvieron conformes en que Cartagena quedaba bien protegida con las tropas que habían conducido Eslava y Torres y con los seis navíos de la escuadra de Lezo, mostrándose Eslava y Lezo muy aliviados por la partida de la escuadra, debido "al embarazo por lo de su subsistencia"⁵⁹⁶.

Para más inri las noticias sobre el paradero de la flota de Vernon y sus objetivos, provenientes de distintas fuentes, coincidían en que, tras la reciente llegada de una escuadra de refuerzo de más de 30 velas, Vernon se hallaba en Jamaica reparando sus navíos antes de juntarse ambas escuadras para dar un gran golpe. El objetivo prioritario era la isla de Cuba, seguida de Cartagena de Indias. Con el fin de aprovechar ese momento en que ambas flotas inglesas se hallaban en puerto, los generales españoles decidieron la inmediata salida de la escuadra de Torres hacia La Habana⁵⁹⁷.

⁵⁹⁴ Ibídem, Torres a D'Antain, Cartagena, a bordo del *Santa Ana*, 3 de febrero de 1741.

⁵⁹⁵ AGS, SM, leg. 398, doc. 507, Torres a Ensenada, La Habana, 28 de febrero de 1741.

⁵⁹⁶ AHN, Estado, leg. 2321, Torres a Villarias, 28 de febrero de 1741. AGS, SM, leg. 398, doc. 499, Torres a Ensenada, La Habana, 28 de febrero de 1741.

⁵⁹⁷ AGS, SM, leg. 398, doc. 499, Torres a Ensenada, 28 de febrero de 1741: "...en consideración de quedar esta plaza enteramente socorrida en estado de defensa y de las instancias hechas por el gobernador de La Habana junto con la imposibilidad de subsistir la escuadra, se determinó emprendiese la salida antes que los enemigos pudiesen atajarme, que se consideraban reparando en Jamaica".

El 7 de febrero de 1741 Torres se hizo a la vela con once navíos de guerra, una fragata de las antiguas presas, que había llegado a Saint Domingue durante el huracán y habían devuelto los franceses, y el último bergantín recién llegado de Ferrol con harinas, pertrechos y herrajes destinados a repuestos de las dos escuadras y a armar los dos nuevos navíos que se habían terminado de construir en La Habana. Antes de partir se repusieron a la escuadra de Lezo algunos pertrechos y víveres de los que había traído el aviso.

Cuando apenas llevaban tres días de navegación, el *San Felipe*, a consecuencia de haber rendido su verga mayor, hizo tanta agua que tuvo que regresar a Cartagena. El 24 de febrero la escuadra, finalmente, llegó a su destino. Torres, en su carta a Ensenada, comunicando la noticia, a duras penas pudo disimular la alegría que le produjo haber llegado antes de que La Habana hubiera sido atacada y ver “esta plaza admirablemente prevenida por las acertadas providencias que ha practicado el gobernador, y (la posibilidad) que a mí se me proporciona el habilitar los navíos que de alguna obra o carena necesiten”⁵⁹⁸.

Sin duda se estaba refiriendo a las provisiones tomadas por Francisco de Güemes de acopiar palos de arboladura y maderas de la isla de los Pinos en sustitución de los que había prometido, aunque todavía no enviado desde Veracruz, el virrey novohispano, recelando que alguna escuadra inglesa apresara el transporte. Otro tanto ocurrió con los pertrechos y caudales para el astillero habanero, los situados destinados a las islas de Barlovento, Puerto Rico y Santo Domingo, así como los necesarios para el mantenimiento de la escuadra. Para solucionar la acuciante falta de efectivo Güemes se vio obligado a tomar en préstamo 200.000 pesos pertenecientes a particulares caraqueños que se hallaban depositados en la contaduría de La Habana y a solicitar un crédito similar a los habaneros⁵⁹⁹.

6.6 En La Habana, febrero de 1741.

Durante el mes de diciembre de 1740 Torres se había mudado de buque, colgando su insignia en el *Santa Ana*. Julián de Arriaga, en cambio, permaneció al mando del *Nueva España*.

⁵⁹⁸ AHN, Estado, leg. 2321, Torres a Villarias 28 de febrero de 1741. Sobre la labor desarrollada por el gobernador Francisco de Güemes y Horcasitas en Cuba véase: DEL VALLE MENÉNDEZ, A.: *Juan Francisco de Güemes y Horcasitas, primer conde de Revillagigedo, virrey de México. Historia de un soldado (1681-1766)*, Santander, 1998.

⁵⁹⁹ AGS, SM, leg. 398, doc. 597, Torres a José de la Quintana, La Habana, 5 de julio de 1741.

Nada más llegar la escuadra a La Habana, en el astillero empezaron los trabajos de reparación de los navíos así como el armamento del *Invencible*, uno de los dos nuevos navíos recién construidos por Juan de Acosta, que Torres, una vez armado, convirtió en capitana de la escuadra. El armamento del segundo navío nuevo, el *Glorioso*, aunque se empezó una vez se terminó el del *Invencible*, no se concluyó hasta que Ensenada pudo enviar desde España cañones para armarlo.

El virrey de Nueva España, duque de la Conquista, respondiendo a las peticiones que le habían hecho tanto Torres como el gobernador de La Habana, Juan Francisco Güemes y Horcasitas, y el comisario de Marina, Lorenzo Montalvo, había remitido a la isla harinas, víveres y algunos pertrechos para socorrer a la maltrecha escuadra de Torres. Entre lo remitido fue una tartana cargada con valiosos palos de arboladura procedente de Coatzacoalcos, que, una vez descargada, Torres envió de vuelta con la orden de que regresara cargada con más palos⁶⁰⁰.

Las harinas enviadas desde México permitieron fabricar el bizcocho necesario para avituallar la escuadra durante tres meses. Sin embargo, a pesar de las remesas de pertrechos realizados desde México, completados por otros que habían llegado desde Cádiz y Ferrol⁶⁰¹, su escasez con respecto al elevado consumo que conllevaba reparar y recorrer continuamente los buques de la escuadra, práctica obligada estando fondeados en aguas caribeñas, para cumplir la orden de mantenerla lista para zarpar, se convirtió en una auténtica pesadilla para Torres durante los tres años y medio que permaneció con la escuadra en La Habana. Durante este tiempo en todas sus cartas a Villarias, Ensenada, Quintana, Campillo y Varas, tanto en las de oficio como en las privadas, se quejó y suplicó se le enviaran pertrechos de todo tipo para habilitar los navíos⁶⁰².

⁶⁰⁰ AHN, Estado, leg. 2321, Torres a Villarias, La Habana, a bordo del *Invencible*, 4 de abril de 1741.

⁶⁰¹ AGS, SM, leg. 398, doc. 583, La Habana, 20 de junio de 1741, *Relación de las embarcaciones que de España han llegado a la América*. Con gran esfuerzo y gracias a los créditos del Comercio, Ensenada había conseguido que los intendentes de los departamentos navales de Ferrol y Cádiz fletaran y cargaran con pertrechos navales y harinas hasta diez y nueve embarcaciones entre septiembre de 1740 y marzo de 1741 (sin contar con los envíos que se realizaron a través de la Compañía de Caracas). Lamentablemente no todos llegaron a su destino. De los trece que salieron de Galicia hasta marzo de 1741, seis llegaron a Cartagena o La Habana, uno fue apresado, y del resto, el 4 de abril de 1741, aún se desconocía su paradero.

⁶⁰² AGS, SM, leg. 396, doc. 688 Torres a Ensenada, La Habana, 20 de marzo de 1741: "...subsiste carecer todos los navíos de algún velamen y respetos, y si de ahí no se provee no tenemos otra esperanza. (...) Espero que V.E. le entere al Sr. Infante Almirante de todo, esforzando en que cuanto antes se remita aquí de todas especies de pertrechos con abundancia, pues está hecho cargo de cuanto conviene se hallen surtidos estos almacenes".

Torres, desde que llegó, estableció un sistema de patrullas en torno al puerto de La Habana con los navíos que menos reparaciones precisaron, intentado también mantener despejada la ruta hacia Veracruz para no quedar incomunicados. A medida que los navíos fueron saliendo reparados del astillero, sustituyeron en las misiones de corso a los que aún no lo habían sido, de modo que todos los navíos de la escuadra pudieron ser repasados y puestos a punto.

Durante el tiempo que permaneció la escuadra en La Habana, los navíos nunca dejaron de hacer las salidas necesarias para patrullar la isla, ni aun escasos de tripulación y de pertrechos como estuvieron. Para ello fueron pasando periódicamente por el astillero para ser recorridos, carenados o descubiertas sus quillas. Tanto Torres, máximo responsable del estado de la escuadra, como su ministro contador, Jiménez Cárrega, y el constructor del astillero habanero, Juan de Acosta, dieron regularmente cuenta detallada de todos los trabajos realizados a cada buque para justificar el consumo de pertrechos y caudales que en el Almirantazgo siempre se consideró excesivo⁶⁰³.

A mediados de marzo de 1741, el gobernador francés de Saint Domingue, Larnage, consiguió hacer llegar a La Habana un nuevo aviso alertando de los movimientos de la escuadra de Vernon. Desde que se había unido a la que había llegado de refuerzo, había zarpado de Jamaica en torno al 20 de febrero al acecho de la escuadra francesa⁶⁰⁴. El almirante inglés, al frente de una impresionante escuadra de entre 32 y 36 navíos de guerra y 150 embarcaciones menores, había solicitado hacer aguada en Port Louis. Su objetivo era comprobar si aún permanecía en él la escuadra de D'Antin y recabar información sobre el paradero de la de Torres, ya que, una vez cumplido, sin hacer la aguada, el 7 de marzo, zarpó en dirección a Cabo Tiburón, donde se le incorporaron más navíos desde Jamaica, y, una vez

Ibidem, leg. 398, doc. 664, Torres a José de la Quintana, La Habana, 28 de noviembre de 1741: "Tengo esta escuadra pronta para salir a navegar como he ejecutado con todos los navíos a reserva del *Príncipe* a quien falta artillería, pero se va imposibilitando cada día si no se nos envía jarcia y cables que de esto último están los navíos en tal necesidad que no hay quien tenga pasados de 4, y de ellos los 2 sirviendo meses, por lo que mira a todo su pendiente puede V.E. colegir cuanto habrá padecido en año y medio de campaña de América, donde los soles y continuas aguas tanto maltratan, y así repito a V.E. que si en especial de estos géneros no se hacen prontas remesas se inutilizará la escuadra". AGI, Contratación, leg. 5102, Torres a Varas, La Habana, 15 de abril de 1741.

⁶⁰³ AGS, SM, leg. 396, Torres a Ensenada, La Habana, 20 de marzo de 1741. Ibidem, los legajos 398 y 399 contienen mucha correspondencia de Torres y Juan de Acosta dando cuenta de las reparaciones llevadas a cabo en cada navío de los años que se mantuvo allí la escuadra.

⁶⁰⁴ AGS, SM, leg. 398, doc. 561, Torres a Ensenada, 8 de mayo de 1741.

reunidas todas las embarcaciones, la enorme flota puso rumbo a Cartagena, al considerar que, sin el resguardo de la escuadra de Torres, la plaza sería una presa fácil⁶⁰⁵.

El ambiente de tensa espera que reinó en La Habana, ante la posibilidad de un inminente ataque durante los días posteriores a la recepción del aviso de Larnage se fue diluyendo conforme pasaron los días y en el horizonte caribeño no se dejaron ver las velas inglesas. Torres supuso que se habían dirigido hacia Tierra Firme para rematar la faena del año anterior y tomar la indefensa Portobelo, llave del istmo panameño. Como, cuando partió de Cartagena, lo había hecho convencido de que la dejaba bien preparada para defenderse, no le preocupó tanto que ese fuese el objetivo de la escuadra inglesa. Le preocupaba mucho más que se dirigiesen a Portobelo, a la que carente de defensas, daba por perdida en caso de un nuevo ataque⁶⁰⁶.

Desde la llegada de la escuadra y precisamente debido a la tensión e incertidumbre ante el ataque, la actividad en el puerto habanero fue frenética. Con los navíos que no estaban en el astillero se formaron pequeñas escuadras de dos o tres buques, más operativas, que se destinaron a patrullar, a dar escolta a los muchos corsarios armados por los gobernadores en sus incursiones contra navíos ingleses, o a convoyar las embarcaciones que navegaron desde o hacia Veracruz, o repartieron el situado entre las islas de Barlovento cuando desde Veracruz se remitieron caudales.

Para armar y habilitar los dos navíos terminados de construir por Acosta, Torres tuvo que reorganizar los equipajes y tripulaciones de su escuadra. A principios de abril, terminado de armar el *Invencible*, el primero de los dos nuevos navíos, había pasado a él su insignia. Esto significó que tuvo que distribuir los oficiales y las muy mermadas tripulaciones de los buques que estaban en carena o reparación entre los que estaban operativos. Suplió la falta de oficiales ascendiendo a alféreces de fragata a los diez guardias marinas que más se habían destacado hasta ese momento⁶⁰⁷.

Torres coordinó todas estas operaciones, al tiempo que colaboró con el gobernador Güemes en la estrategia defensiva para La Habana que se dirimió en los consejos de guerra que tuvieron lugar puntualmente, a los que también

⁶⁰⁵ AHN, Estado, leg. 2321, Larnage a Güemes, Leogane, 7 y 19 de marzo de 1741.

⁶⁰⁶ AGI, Contratación, leg. 5102, Torres a Varas, La Habana, 15 de abril de 1741: "...salieron en 7 de marzo, y no habiendo aparecido en ninguna parte de esta isla ni en la Veracruz, se me hace creíble hayan ido a la costa de Tierra Firme, en donde sólo recelo no tomen Portobelo, pues desamparándole toda fortificación, ningún socorro era suficiente a poderlo defender".

⁶⁰⁷ AGS, SM, leg. 398, doc 541, Torres a Ensenada, a bordo del *Invencible*, 12 de abril de 1741.

acudieron los oficiales que eran jefes de escuadra, comandantes de navíos y altos mandos del Ejército.

Con tantos asuntos que requirieron su inmediata atención y tanta actividad no es raro que se sintiera desbordado: “lo que aquí se ofrece a trabajar no es explicable...”, y que los asuntos menos urgentes fueran quedando retrasados, como la obligación de todo comandante de escuadra de escribir y enviar informes detallados a sus superiores en todos los avisos que salieran hacia España. Con Francisco de Varas y Ensenada, además de la correspondencia de oficio, Torres mantuvo una privada. Las cartas escritas a ambos, aunque escasas, destacan la amistad que le unió al primero y la cercanía y sintonía que compartió con su superior en el Almirantazgo, del que se confesó antigua hechura y al que recriminó las pocas cartas que le escribía⁶⁰⁸.

Estas minutas y esquelas escritas a su superior y amigo en un tono muy personal traslucen especialmente la tensión acumulada, el desánimo o la incertidumbre sentidas en muchos momentos, como en marzo y abril de 1741 cuando aún desconocía el ataque a Cartagena⁶⁰⁹, o la decepción sufrida por el plantón de D'Antain o las confusas noticias que los franceses le hicieron llegar⁶¹⁰. También dejan claro el apoyo que le suponía contar con buenos oficiales en su escuadra, a los que no dudó en recomendar a su superior:

...los demás capitanes de mi escuadra son muy buenos, aunque algunos más sobresalientes como Chatelain, San Just, Arriaga, Antaio, Marroquín, Don Daniel, Orozco, Varela, Cerda y Gerbaut⁶¹¹.

Teniendo en cuenta que son poquísimas las menciones explícitas que se hacen de los oficiales de la Armada que participaban en las campañas, la recomendación de Torres tiene especial valor para rescatar la memoria de Julián de Arriaga y de algunos compañeros suyos que abnegadamente sirvieron a la Armada.

⁶⁰⁸ Ibídem, doc. 883, esquela autógrafa de Torres a Ensenada, 1742: “y siendo yo miembro de ella y antigua hechura de V.M.”

⁶⁰⁹ Ibídem, doc. 687, esquela de Torres a Ensenada, La Habana, 12 de abril de 1741: “Amigo y Sr. mi cabeza no está para escribir de mi puño y sólo para quejarme que vienen embarcaciones de Europa (...) y nunca hay una cartita para mí, espero que Dios me de el consuelo de reñir con V.S. esta pendencia”. Doc. 689, La Habana, 16 de abril de 1741.

⁶¹⁰ Ibídem, doc. 545, esquela de Torres a Ensenada, La Habana, 16 de abril de 1741: “siempre que las noticias francesas sean fiables, lo que pongo en duda como V.E. podrá ver de las siguientes copias que remito, en unas dicen ser 150 velas y en la siguiente añaden 50, y todas sus cartas hacen conocer el arte con que escriben, disimulando las ideas de su corte”.

⁶¹¹ Ibídem, doc. 689, esquela de Torres a Ensenada, La Habana, 16 de abril de 1741.

El 30 de junio, a la terrible noticia del ataque a Cartagena se sumó otra desgracia. Un rayo cayó sobre el *Invencible*, dando de lleno en las santabárbaras en las que se hallaban depositados 400 quintales de pólvora, que explotaron. En sólo una hora la explosión incendió el navío y los que estaban atracados cerca, obligando al gobernador a desalojar precipitadamente la ciudad, batir la generala y enviar patrullas para socorrer a la población y evitar pillajes, puesto que los fragmentos de la explosión hundieron los techos de varias casas, incendiaron otras y destruyeron la iglesia mayor. En la ciudad murieron cinco personas pero en la escuadra hubo diez y seis muertos y veintidós heridos. El *Invencible* se perdió, aunque los otros incendiados navíos pudieron salvarse gracias a las precauciones tomadas por sus respectivos comandantes y a que los oficiales y sus respectivos equipajes se emplearon valerosamente⁶¹².

Torres ordenó a los buzos rescatar los cañones para armar con ellos otro de los dos navíos nuevos, aunque lamentablemente sólo se pudieron sacar a la superficie veinticuatro, quedando sesenta y seis hundidos en la arena. Para evitar otro accidente semejante tomó la decisión de que mientras los navíos permanecieran fondeados en puerto sólo tuvieran a bordo pólvora equivalente para cinco tiros por cañón. Por su parte, el gobernador Güemes también aprendió la lección y ordenó que en adelante se mantuviera la pólvora alejada del caserío⁶¹³.

El propio Torres se salvó por los pelos, ya que la falúa desde la que daba instrucciones para intentar controlar el fuego fue alcanzada por varios trozos de madera ardiendo que mataron a un hombre, hirieron gravemente a los otros dos que remaban, y destruyeron la proa de la falúa. Todo sucedió con tanta rapidez que nadie pudo salvar sus pertenencias; ni siquiera Torres tuvo tiempo de sacar la documentación de la escuadra que, entre otros importantes documentos, contenía las instrucciones con sus órdenes.

6.7 La ofensiva de Vernon, 1741-42.

Desde el 20 de marzo Vernon se plantó con su potente escuadra frente a Boca Chica, decidido a hacerse con el control del puerto de Cartagena, empezando a atacar con éxito los castillos defensivos de la bahía. Durante más de tres semanas no cesaron los bombardeos desde los buques de su

⁶¹² AHN, Estado, leg. 2321, Torres a Villarias, La Habana 5 de julio y 12 de octubre y 28 de noviembre de 1741. AGS, SM, leg. 398, doc. 599, Torres a Ensenada, 5 de julio de 1741. *Ibidem*, doc. 597, Torres-Quintana.

⁶¹³ S.-L. HILTON: *Las Indias en la diplomacia...*, p. 325.

escuadra. El virrey Eslava intentó defender el puerto hundiendo los galeones y los dos navíos que quedaban de la escuadra de Lezo para hacer una barrera que obstruyera su entrada (en contra de la opinión de Lezo).

Cuando a las tropas inglesas al mando de Wentworth⁶¹⁴ sólo les faltaba destruir el castillo de San Felipe para tomar la ciudad, la descoordinación de movimiento de sus columnas las dejaron expuestas al fuego español, que las castigó duramente, obligando a los supervivientes a retirarse. Finalmente, el 20 de mayo, Vernon, con su escuadra llena de heridos y enfermos, también abandonó la bahía, lo que significaba reconocer su completa derrota⁶¹⁵.

El desastre para la Armada española fue monumental, pues se perdieron todos los navíos⁶¹⁶. No en vano Lezo, una vez retirados los ingleses, solicitó poder regresar a España por carecer de escuadra a la que mandar que justificara su presencia en Cartagena⁶¹⁷. Lamentablemente, murió a consecuencia de las heridas sufridas durante los combates, sin respuesta y seriamente enfrentado al virrey Eslava en septiembre de ese mismo año⁶¹⁸.

La Armada inglesa también salió muy mal parada de su frustrado intento de tomar Cartagena. A los muertos en los enfrentamientos se sumaron las elevadas pérdidas que tuvieron desde su llegada a Jamaica, en enero, las tropas de refuerzo, víctimas de la malaria y disentería, falleciendo más de 7.000 hombres⁶¹⁹.

Vernon, sin embargo, una vez que hubo desembarcado a los enfermos, completado las tripulaciones y avituallado los navíos, decidió seguir con la ofensiva, dirigiendo su escuadra en julio hacia Santiago de Cuba, plaza estratégica para controlar la navegación hacia Jamaica y, por lo tanto, sede de

⁶¹⁴ Este brigadier sustituyó en el mando de las tropas del Ejército a Lord Cathcart, que había fallecido en Dominica.

⁶¹⁵ S.-L. HILTON, *Las Indias en la diplomacia...*, pp. 311-316.

⁶¹⁶ Sobre la defensa de esta plaza véase. ZAPATERO, J. M.: "La heroica defensa de Cartagena de Indias ante el almirante inglés Vernon en 1741", en *Revista de Historia militar*, 8, 1961, pp.47-64.

⁶¹⁷ AHN, Estado, leg. 2335, Lezo a Villarias, Cartagena, 30 de mayo de 1741.

⁶¹⁸ AHN, Estado, leg. 2335, LEZO Y OLAVARRIETA, B. de: *Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el día 13 de marzo hasta el 20 de mayo del mismo año*, Cartagena 30 de mayo de 1741. AGS, S.M. leg. 398, doc. 822-869, informes y correspondencia sobre el ataque de Vernon a Cartagena, incidencias de la escuadra de Lezo su fallecimiento. Sobre este destacado marino y la defensa de Cartagena de Indias frente al ataque de Vernon y su enfrentamiento con el virrey Eslava han corrido ríos de tinta. Algunas de las obras más recientes sobre su persona y su hazaña son: VICTORIA, P.: *El día que España derrotó a Inglaterra*, Barcelona, 2005. FERNÁNDEZ, J. L.: "El teniente general de la Armada, excmo. Sr. Don Blas de Lezo y Olavarrieta", en *Revista General de Marina.*, vol. 252, nº 1-2, 2007, pp. 7-23; y RODRÍGUEZ, J. M.: *El Almirante Blas de Lezo. El vasco que salvó el Imperio español*. Barcelona, 2008.

⁶¹⁹ AGS, SM, leg. 398, doc. 599, Torres a Ensenada, La Habana, 5 de julio de 1741.

numerosos corsarios, que él consideraba presa fácil de conquistar por la pequeña guarnición que la defendía.

Las tropas de Infantería al mando de Wentworth consiguieron desembarcar en la bahía de Guantánamo y montar un campamento desde el que se propusieron cruzar hasta llegar a Santiago, sin calibrar sus posibilidades. Como no pudo ser de otra manera, la falta de víveres, mal calculados para una campaña más larga de lo que habían pensado, las enfermedades que, una vez más, se cebaron con los hombres, la aspereza del terreno y la contumaz defensa de las tropas del gobernador de Santiago de Cuba, Cagigal de la Vega⁶²⁰, les impidieron avanzar y tomar la ciudad, obligando a la flota de Vernon a levar anclas y regresar a Jamaica en octubre de 1741, dejando a las tropas de desembarco en la bahía de Guantánamo esperando unos socorros que en diciembre se confirmó que no llegarían, lo que le obligó a abandonar precipitadamente su campamento.⁶²¹

Vernon, haciendo gala de una admirable perseverancia, no se desanimó, y en cuanto consiguió nuevos refuerzos de tropa, en febrero, ordenó carenar sus navíos para preparar un tercer intento de ataque, esta vez contra Panamá⁶²². A las tropas de tierra se sumó el refuerzo de un grupo de jamaicanos encabezados por el propio gobernador de la isla. La escuadra zarpó en marzo de 1742 y se presentó en abril ante Portobelo. Sin embargo Wentworth, comandante de la tropa, se negó a desembarcar porque consideró que no tenía hombres suficientes para conquistar una plaza que, equivocadamente, pensaba estaba mejor protegida de lo que realmente estaba. El gobernador jamaicano regresó a la isla al mes de haber partido, obligando, pocos días después, a Vernon a retirar su escuadra, una vez más, diezmada por las enfermedades tropicales. A los pocos días de haber

⁶²⁰ Sobre los esfuerzos del gobernador Cagigal de la Vega para estar informado de los movimientos de la escuadra de Vernon, véase: BAEZA MARTÍN, A.: "Las argucias de la guerra: el gobernador Cagigal...",

⁶²¹ AGS, SM, leg. 398, doc. 878, Torres a José del Campillo; doc. 879, Torres a José de la Quintana; doc. 800, Torres a Ensenada, La Habana, 10 de enero de 1742. A todos comunica haber abandonado la flota de Vernon la bahía de Guantánamo de forma precipitada pues había dejado en el campamento menudencias de su uso, de lo que dedujo que no esperaban los ansiados refuerzos de Europa y que no estaba en condiciones de abordar empresas de envergadura.

⁶²² *Ibidem*, doc. 898, Torres a Ensenada, 1 de abril de 1742. La noticia de la llegada de refuerzos y preparativos para una nueva empresa la confirmó el piloto de una embarcación inglesa apresada por un corsario de la Habana.

regresado a Jamaica, llegó la orden de Londres de retirada y vuelta a casa para cuatro regimientos convoyados por algunos navíos de guerra⁶²³.

Ambos generales ingleses, que, como ocurrió entre Lezo y Eslava, también terminaron seriamente enfrentados al ser incapaces de ponerse de acuerdo en una estrategia y llevarla a cabo conjuntamente, fueron destituidos de sus mandos y llamados a Inglaterra en septiembre de 1742, terminando la primera gran ofensiva sobre las Indias sin que Inglaterra, a pesar de haber conseguido poner en pie la mayor flota vista en las Indias, cumpliera ninguno de sus objetivos iniciales y sin que la escuadra de Torres se hubiera tenido que enfrentar en abrumadora inferioridad de condiciones abiertamente a la de Vernon⁶²⁴.

A pesar de que los ingleses dispusieron de una flota mucho más potente, que les permitió mantener la iniciativa y sorprender a los españoles, ocasionándoles graves daños, las autoridades virreinales, con el apoyo que les prestó la metrópoli, consiguieron defender los dominios de la Corona manteniéndolos intactos.

6.8 La permanencia de la escuadra en La Habana (1741-1744)

A mediados de mayo de 1741 empezaron a llegar a la Corte madrileña las primeras noticias del ataque de Vernon a Cartagena. A la consternación inicial que causó el conocer la pérdida de la escuadra de Lezo en su totalidad, siguieron algunas decisiones políticas encaminadas a preservar la escuadra de Torres y a aumentar la defensa de las plazas más amenazadas. A medida que fueron llegando más noticias las medidas iniciales se fueron modificando, adaptándose a las necesidades puntuales.

La enorme desigualdad en hombres y navíos trasladados a América por España e Inglaterra, sobre todo desde que quedó claro que Francia había decidido no declarar la guerra a Inglaterra, y por lo tanto no unir sus fuerzas navales a las españolas, no sólo había reducido a nulas las posibilidades de un enfrentamiento entre las escuadras española e inglesa, sino que puso a la escuadra de Torres en un serio peligro de correr la misma suerte que la de Lezo.

Esto es, sin duda, lo que pensaron las autoridades españolas cuando comunicaron a Torres y al gobernador de Cuba, Juan Francisco de

⁶²³ AGS, SM, leg. 398, doc. 924, Torres a Campillo, 13 de junio de 1742. El prisionero Antonio Aguado que consiguió escapar de Jamaica envió una carta con la información al gobernador de La Habana desde Puerto Príncipe.

⁶²⁴ S.-L. HILTON: *Las Indias en la diplomacia...*, p. 321.

Güemes, la orden de que la escuadra al completo regresara a Cádiz cuanto antes, trayendo cuantos caudales y frutos pudiera, tanto de la Corona como de particulares⁶²⁵. Previamente debían presidir ambos militares una junta de guerra para sopesar la situación defensiva en que quedaba la isla tras la partida de la escuadra, ya que en caso de que Güemes no pudiera garantizar su defensa con las tropas de que disponía, la escuadra debería quedarse.

Ambos generales celebraron la junta al día siguiente de haber recibido la orden, exponiendo y analizando cada uno sus razones. Torres quería salvar la escuadra regresando a Cádiz cuanto antes, y Güemes garantizar la defensa de La Habana a la que consideraba “la perla preciosa de la corona”⁶²⁶. Los argumentos que expuso Güemes tuvieron más peso, obligando a un resignado Torres a posponer por el momento el regreso de la escuadra:

...no pude convencerle a que condescendiese en mi retirada, haciéndome cargo de lo débil de las murallas de esta plaza por la parte de tierra en caso de no poder atajar el desembarco, en la que sería preciso disputarles los pasos por tierra, dejando siempre guarnecida la plaza y fuertes, haciéndome ver que no tenía suficiente tropa para todo⁶²⁷.

Argumentos aparte, en realidad Güemes se negó en rotundo a dar su visto bueno a la partida de la escuadra mientras los ingleses mantuvieran su ofensiva sobre el Caribe y la Corte no le enviara más refuerzos de tropas y artillería⁶²⁸.

El sentido de la responsabilidad y profesionalidad de Torres y sus oficiales están detrás de la decisión de respetar y asumir los argumentos del gobernador Güemes, permaneciendo en el puerto habanero hasta recibir nueva orden, dispuestos a colaborar en la defensa de la plaza, a pesar de que eran plenamente conscientes del riesgo al que quedaba expuesta la escuadra y de las crecientes dificultades que iban a seguir padeciendo para mantenerla en estado de hacerse a la vela. Como también de que, en caso de que La Habana fuera atacada por mar, la única función de los navíos dentro del puerto iba a ser la del impacto psicológico de su presencia y su efecto disuasor, puesto que

⁶²⁵ AGS, SM, leg. 398, doc. 617, Torres a Campillo, La Habana, 30 de Julio de 1741. Torres confirma la recepción de la suya de 16 de mayo con la orden de regresar a España con la escuadra, condicionado su cumplimiento a la decisión conjunta a tomar entre Güemes y él mismo de no dejar indefensa La Habana.

⁶²⁶ *Ibidem*, doc. 620, Güemes a Campillo, La Habana, 31 de julio de 1741.

⁶²⁷ *Ibidem*, doc. 617.

⁶²⁸ *Ibidem*, doc. 638, Torres a Campillo, 8 de octubre de 1741

para la defensa de la boca del puerto, detrás de las cadenas, bastaban dos navíos y el casco de otro viejo que tenían preparado para echarlo a pique y obstruir la boca.

No obstante, por si en la Corte se reconsideraba su decisión, pensando siempre en los navíos de su escuadra, Torres recomendó a Campillo que:

...reforzando esto con tropas, artillería y armas, no será tan sensible la falta de los navíos, y muy útil se restituyan a Europa para su mejor conservación, con especialidad los de 70 cañones, que en caso preciso se podrán mudar con otros menores⁶²⁹.

Naturalmente el gobernador Güemes tuvo que justificar su decisión, lo que no le resultó difícil, ni tampoco desmontar el miedo del monarca a la posibilidad de que los navíos fuesen quemados en el puerto introduciendo en él los enemigos brulotes o bombas, algo que consideraba improbable por el estado y disposición del mismo⁶³⁰.

Coincidiendo con la decisión de la permanencia de la escuadra en La Habana, el conocimiento del desembarco de tropas inglesas en Guantánamo aportó otra razón de peso, por lo que ambos generales vieron más que ratificados sus argumentos cuando despidieron hacia España el aviso con su decisión y las primeras noticias que habían recibido desde Santiago de Cuba sobre el desembarco de tropas inglesas en la bahía de Guantánamo, con la intención de penetrar por tierra hasta Santiago para apoderarse de la ciudad.

Consumado el desembarco, Vernon cubrió las espaldas de las tropas de Wentworth, situando su escuadra frente al puerto de Santiago, de modo que sus navíos controlaron la navegación entre Jamaica y La Habana,

⁶²⁹ Ibídem, y también doc. 617. A Torres le preocupó especialmente el deterioro sufrido por los navíos de 70 cañones por "la mucho agua que pescan" y porque debido a su tamaño y calado era sumamente arriesgado navegar con ellos en esos mares. Por esos motivos recomendó varias veces durante su permanencia en la isla que fueran sustituidos por otros menores.

⁶³⁰ Ibídem, doc. 620, Güemes resumió así los "poderosos motivos" de su decisión: "la mayor seguridad que S.M. quiere de esta isla, cifrada en la conservación de esta plaza, pues aunque es cierto que se halla en otro estado del que tenía, en fuerza de lo que en ella se ha trabajado y las providencias dadas incesantemente, y con especialidad su puerto, que se debe considerar muy difícil de penetrar, o casi inaccesible y con una competente guarnición, como es tan flaca y endeble por la parte de tierra, la que se debe recelar en caso de que emprendiesen el empeño de venirla a atacar los enemigos, lo que no se podría impedir antes de llegar a ella en los forzosos parajes del desembarco, que es lo que, premeditado y juzgado conveniente, debe defenderse y disputarse si este lance llega para frustrar sus designios".

impidiendo las derrotas habituales de los avisos que salían de España rumbo a la Habana o Veracruz.

En un principio, Güemes y Torres decidieron enviar tropas regulares, de las que estaban destacadas en la defensa del puerto habanero, al gobernador de Santiago, Cagigal de la Vega, para que pudiera reforzar las defensas de su plaza y mantener cercados a los invasores. Güemes, sin embargo, desconfiando que no se tratase de una maniobra de despiste, para atacar La Habana cuando contara con menos hombres, decidió enviar milicias y no regulares, mientras que Torres propuso a Cagigal que echara a pique en la bocana del puerto la embarcación que había servido de aviso, que había entrado pocos días antes de presentarse Vernon ante Santiago⁶³¹.

En cualquier caso, como ya vimos en el apartado anterior, el desconocimiento de las dificultades del terreno, la precipitación en la preparación de la expedición, las enfermedades que se cebaron una vez más en las tripulaciones inglesas y el enfrentamiento entre Vernon y Wentworth hicieron fracasar la expedición.

Mientras duró la presencia inglesa frente a Guantánamo, la escuadra inglesa mantuvo bloqueada la ruta del Canal de Bahamas. Torres envió a la Corte instrucciones para que las embarcaciones que se dirigieran a la isla siguieran una derrota alternativa para evitar ser apresadas⁶³². Cuando finalmente pudo comunicar la feliz noticia de la retirada definitiva de los ingleses de Guantánamo, el 18 de diciembre de ese mismo año⁶³³, pudo volver a utilizarse la derrota más segura del Canal de Bahamas.

6.9 Algunas otras actuaciones de la escuadra (1741-44).

Preservar su escuadra de cualquier daño y “mantenerla habilitada y presta para hacerse a la vela a la primera orden que se le dirigirá” fue la prioridad absoluta de Torres mientras ostentó su mando, pero también su mayor pesadilla desde que llegó a aguas caribeñas en septiembre de 1740.

La habitual escasez de pertrechos navales en el astillero de La Habana se agravó considerablemente con la elevada demanda que supuso el mantenimiento de la escuadra en buen estado, sobre todo a medida que se

⁶³¹ Ibídem, doc. 627, Torres a Ensenada, 25 de agosto de 1741.

⁶³² Ibídem, Torres a Ensenada, 12 de octubre de 1741: “siendo la menos arriesgada venir por la Canal Vieja”.

⁶³³ Ibídem, doc. 878, Torres a Campillo, 10 de enero de 1742.

prolongaba su permanencia en el puerto habanero⁶³⁴. Los abrasadores soles tropicales, la broma, las frecuentes turbonadas y huracanes obligaron a que los navíos tuvieran que pasar por las manos de las maestranzas del astillero habanero con mucha más frecuencia que en aguas atlánticas o mediterráneas.

De igual modo, el incremento de la demanda de harina, necesaria para fabricar bizcocho para la escuadra, rompió todas las previsiones productivas del virreinato, a pesar de que Torres, para tener siempre disponible la cantidad de víveres equivalente a los tres meses preceptivos con que debía hacerse a la mar cualquier navío, había ordenado dar a tripulantes y equipajes medias raciones de pan fresco y compensar el resto con dinero mientras los navíos permanecieran fondeados, como ya había hecho durante su estancia en Cartagena⁶³⁵.

Esta medida obligaba a dar puntualmente sus pagas a los equipajes, lo que no era posible si el virrey novohispano no remitía regularmente desde Veracruz los caudales necesarios para el mantenimiento de la escuadra, de modo que éste fue otro de los problemas a los que se enfrentó desde su llegada a La Habana. La causa no fue otra que la decisión que tomó el duque de la Conquista, desde su llegada al virreinato a finales de 1740, de no enviar a La Habana en las embarcaciones de la Armada de Barlovento, por temor a que fueran apresados, ni los caudales correspondientes para los situados de las islas de Barlovento, ni los destinados a las plazas de la isla, ni los que insistentemente le reclamó Torres para el mantenimiento de su escuadra, llegando incluso a ofrecérsela como convoy para proteger las embarcaciones que transportaran el tesoro, lo que el virrey rechazó⁶³⁶.

El 24 de octubre de 1741 un aviso enviado desde Veracruz llevó a La Habana la noticia del fallecimiento del virrey, víctima de la disentería, el 22

⁶³⁴ Ibídem, doc. 930, Torres a Campillo, 16 de agosto de 1742: "...de todo lo cual inferiré V.E. el estado en que se hallaban estos navíos, asegurando a V.E. que no se ha hecho otra cosa desde que estamos aquí si no recorrerlos continuamente unos después de otros, en lo que se han gastado muchísimos pertrechos de repuesto, hallándome al presente falto de un todo de ellos, sin exceptuar ningunos, y con especialidad de cables, que estoy temiendo algún huracán, que por pequeño que sea, temo no perder algún navío, aún en un puerto tan sereno como este".

⁶³⁵ Ibídem, doc. 507, Torres a Ensenada, La Habana, 28 de febrero de 1741.

⁶³⁶ Ibídem, doc. 597, Torres a José de la Quintana, La Habana, 5 de julio de 1741. "...el 23 y 27 del pasado han cruzado aquí 3 embarcaciones de la Veracruz cargadas de víveres para esta escuadra, con pliegos del Sr. Virrey de 15 y 22 de mayo avisándome en la última la resolución que había tomado de no remitirnos los caudales que debían conducir la *Europa* y la *Vizarra*, considerando el riesgo que estos corrían según las noticias que en aquel entonces tenía de Cartagena, y que de allí debían pasar a la Veracruz, para cuya defensa del puerto destinaba los dos navíos y había hecho retirar los caudales".

de agosto. La Audiencia asumió los poderes en tanto la Corte nombraba y enviaba un sucesor, y una de sus primeras medidas fue disponer de inmediato el envío de los caudales, que incluyeron los correspondientes al Tesoro de la Corona, por si Torres recibía la orden de hacerse a la vela hacia España, y que, como se habían acumulado en las Cajas desde el comienzo de la guerra, ascendían nada menos que a más de dos millones y medio de pesos⁶³⁷.

Torres dispuso que algunos navíos de su escuadra salieran a esperar a las embarcaciones que conducían el tesoro, la *Europa* y la *Bizarra*, para lo cual, antes, envió a la Sonda de la Tortuguilla dos embarcaciones menores a reconocer la derrota por si había ingleses. A pesar de que la escuadra de Vernon y las tropas de Wentworth se hallaban concentradas y paralizadas en Guantánamo, sin poder avanzar en su desembarco, Torres no quiso correr ningún riesgo⁶³⁸. Sin embargo, se lo debió pensar mejor y ordenó que saliera la escuadra al completo para ir al encuentro de los navíos de Veracruz, lo que hizo el 2 de noviembre de 1741 para regresar el 13 con el tesoro a La Habana.

Haciéndose cargo de que el resto de las plazas fuertes del Caribe llevaban más de un año sin recibir sus respectivos situados, convocó a las principales autoridades habaneras y a los principales oficiales de su escuadra a una Junta de Guerra para discurrir el medio de hacérselos llegar sin que los navíos de la escuadra corrieran el riesgo de ser capturados por los británicos. La Junta determinó utilizar la *Bizarra* y un paquebote haciendo como si regresasen a Veracruz para no despertar sospechas entre los ingleses. Al comandante de la fragata, José de Herrera, se le ordenó dirigirse a Puerto Rico y dejar allí los situados de Santo Domingo y Cumaná para que los gobernadores de esas plazas enviaran a buscarlos, como modo de evitar que los navíos de Torres corrieran el riesgo de una emboscada o de un enfrentamiento abierto⁶³⁹.

Por las mismas fechas en que llegó a La Habana el aviso de Veracruz, entró otro aviso proveniente de Cartagena. Era el primero que llegaba desde el ataque de Vernon a la plaza en abril y mayo y transportaba pliegos del virrey Eslava para la Corte contando lo sucedido. Entre ellos iba uno para Torres, comunicándole la triste noticia del fallecimiento, el 9 de septiembre, de Blas de Lezo, víctima de la infección que le provocaron las heridas sufridas durante la defensa de la plaza. El capitán de fragata Daniel

⁶³⁷ Ibídem, doc. 651, Torres a José de la Quintana, La Habana, 28 de octubre de 1741.

⁶³⁸ Ibídem, doc. 658, Torres a Ensenada, 28 de octubre de 1741.

⁶³⁹ Ibídem, doc. 664, Torres a José de la Quintana, 28 de noviembre de 1741.

Huoni, uno de los mejores oficiales de Torres, que éste había dejado en Cartagena, le había sucedido en el mando de los tripulantes y hombres de los equipajes supervivientes de la desaparecida escuadra de Tierra Firme⁶⁴⁰.

Pensando precisamente cuán innecesarios eran estos hombres en Cartagena sin navíos que atender y cuánta falta le hacían a los de su escuadra, todos ellos infradotados desde que habían salido de Cartagena por la elevada mortandad causada por las epidemias de disentería, solicitó a Ensenada que pidiera al virrey Eslava se los enviase, ya que todavía no había recibido una respuesta a la solicitud que él mismo le había hecho:

En mis antecedentes tengo manifestado la falta de gente de mar e Infantería y que en la situación presente ningún gobernador quiere largar un solo hombre, considerando la justa falta que les puede ocasionar para su defensa, a vista de lo numeroso de los navíos y gente con que emprenden sus progresos los enemigos⁶⁴¹.

Exactamente un año después, la situación con respecto a las tripulaciones y equipajes siguió igual, si no peor, a pesar de que Torres en ninguna de sus cartas a la Corte omitió mencionar machaconamente que la supervivencia de la escuadra dependía de que no le faltaran marinería, pertrechos, víveres y caudales. En algunas de ellas, incluso, con bastante detalle y vehemencia:

Y tengo participado en mis antecedentes cómo lo reducido de estas tripulaciones, pues además de haber perdido en Cartagena 1.000 hombres, sin incluir las tripulaciones de la *Andalucía* y el *San Felipe*, y aquí cerca de 500 entre muertos y desertores, (...) dejo a la consideración de V.E. el estado de toda esta escuadra, que sólo tendrán la muy precisa para navegar⁶⁴².

Cuando finalmente el virrey Eslava, en el verano de 1742, empezó a enviar a La Habana gente de mar, en los avisos y registros que cruzaban de Cartagena a La Habana, seleccionó a los que habían formado las tripulaciones de los galeones, y los envió sin haberles pagado los atrasos acumulados.

⁶⁴⁰ Ibídem, doc. 658, Torres a Ensenada, 28 de octubre de 1741: "...habiendo recaído en dicho D. Daniel Huoni el mando del Cuerpo de Marina, cuyas tripulaciones y guarniciones se hallan muy destruidas, con pocas asistencias por los crecidos atrasos y falta de caudales en aquellas Cajas".

⁶⁴¹ Ibídem, doc. 577, Torres a Ensenada, 16 de junio de 1741.

⁶⁴² Ibídem, doc. 924, Torres a Campillo, 13 de junio de 1742. El *San Felipe* y la *Andalucía* fueron los navíos de la escuadra que tuvieron que regresar a Cartagena por hacer agua a los pocos días de haber zarpado rumbo a La Habana, en febrero de 1741.

Torres, con la caja de la Tesorería de Marina siempre vacía, tampoco tuvo con qué pagarles, por lo que se vio obligado a remitir a España a aquellos que por sus oficios tenían sueldos altos y hacían menos falta a la escuadra⁶⁴³.

Las informaciones y quejas que Torres escribió a la Corte no quedaron sin respuesta, y, en la medida en que fue posible, Ensenada se hizo eco de algunas de ellas, tomando decisiones al respecto. Así, para llevar un control de la gente que permanecía embarcada en la escuadra, Ensenada ordenó al ministro de la misma, Andrés Jiménez Cárrega, que le remitiera mensualmente un estado exacto de todos los hombres que la formaban⁶⁴⁴. Desde que recibió la carta, Jiménez Cárrega envió todos los meses el requerido estado, para lo que pasó revista exhaustiva a cada uno de los navíos. Gracias a esta práctica, que ya se había venía realizando en los departamentos Marítimos de la metrópoli, tenemos constancia nominal de todos los hombres que estuvieron embarcados en cada uno de los navíos de la escuadra, lo que nos ha permitido constatar que Julián de Arriaga permaneció al mando del *Nueva España* desde que salió de España hasta que Torres decidió que regresara con él en 1744⁶⁴⁵.

Ante la decisión de Güemes y Torres de mantener la escuadra en La Habana en tanto no se enviaran nuevos refuerzos a la isla, Ensenada reaccionó de inmediato. Nada más recibir la noticia envió al intendente de Ferrol, Bernardino Freyre, la orden urgente de habilitar lo antes posible y con el mayor sigilo siete embarcaciones menores, con tres meses de víveres, cargamento de harinas y carnes saladas, 40 cañones de 24", 10 de 12", 4 morteros de 9", balería de distintos calibres, y con la peculiaridad de que no tenía que enrolar tripulantes, que se sustituirían con 1000 hombres de tropa. Para no despertar sospechas, debía simular que unas embarcaciones se dirigían a Canarias a reconocer la costa y adquirir noticias de los movimientos de escuadras inglesas y otras a La Habana⁶⁴⁶.

⁶⁴³ Ibídem, doc. 930, Torres a Campillo, 16 de agosto de 1742: "El 14 de éste entraron la fragata *Marta y Maria* y el bergantín *San Gineto* que vienen de Cartagena con 250 hombres de los navíos que allí se perdieron entre ellos al capitán de fragata Francisco de Ugarte y 4 oficiales subalternos, y el resto se compone de escribanos, maestros, capellanes oficiales de mar y pajes que allí no le servían si no de gasto, y a mí de poco alivio, respecto a la mucha marinería que me falta, como antes de ahora tengo manifestado a V.E. y al Almirantazgo". Doc. 949, Torres a Campillo, 28 de septiembre de 1742.

⁶⁴⁴ Ibídem, doc. 648. Ensenada Andrés Jiménez Cárrega, San Ildefonso, 16 de septiembre de 1741.

⁶⁴⁵ Los legajos 398, 399 contienen los estados mensuales de las dotaciones completas de cada navío de la escuadra realizados por el ministro de la misma.

⁶⁴⁶ AGS, SM, leg. 398, doc. 794, Ensenada a Freyre, San Ildefonso, 16 de septiembre de 1741.

Una vez enviada la orden a Freyre, solicitó el permiso correspondiente al monarca a través del secretario de Estado, Villarias. Felipe V no sólo aprobó su disposición sino que, siguiendo el criterio de reforzar la defensa de las plazas americanas, le exhortó a que enviara todos los pertrechos y armas posibles, y no sólo a La Habana, sino también a Cartagena y a Caracas, atendiendo de este modo a las peticiones que el virrey Eslava había realizado⁶⁴⁷. Teniendo en cuenta la lentitud de la gestión administrativa y las dificultades para encontrar embarcaciones para fletar que además estuvieran dispuestas a cruzar el Atlántico en tiempos de guerra, aún pasó casi un año hasta que los refuerzos llegaron a Indias, y no es de extrañar que lo hicieran de forma accidentada.

Los cinco navíos de la Compañía de Caracas, al mando de José de Iturriaga, fueron los encargados de transportar la tropa hasta Puerto Rico, donde hombres, armas y pertrechos fueron distribuidos en siete balandras para hacer el resto de su derrota a Santiago de Cuba y La Habana. Cuando finalmente pudo llegar a La Habana con los restos del convoy, el propio Iturriaga informó a Güemes de que durante un enfrentamiento con corsarios ingleses al zarpar de la aguada de Puerto Rico con rumbo a La Habana había perdido uno de sus navíos y de que una de las siete balandras de su convoy había sido apresada por una fragata inglesa sobre la costa del Guarico y conducida a Jamaica. En la balandra apresada viajaban compañía y media del regimiento de Almansa, su coronel y sargento mayor que fueron hechos prisioneros, pero que treinta y cuatro soldados, que prefirieron irse en el bote a tierra por su cuenta, habían perecido ahogados⁶⁴⁸.

Además de haber sido atacado al zarpar de Puerto Rico, el convoy fue dispersado por un temporal, quedando sólo tres de las seis balandras, las otras tres fueron arrastradas hacia Cartagena, en cuyo puerto entraron. Los cuatro navíos de la Compañía que quedaron junto a las balandras, una vez que pasó el temporal se vieron obligados a enfrentarse de nuevo a tres fragatas de guerra inglesas. En el combate se perdió El *San Ignacio* y otra de las balandras fue apresada. El resto de las embarcaciones que pudieron escapar se refugiaron en el puerto de Santiago de Cuba⁶⁴⁹.

Fruto de la intensa actividad corsaria fueron los muchos prisioneros que hicieron ambos bandos. El problema de su custodia y manutención lo solventaron los gobernadores de las plazas caribeñas realizando puntuales

⁶⁴⁷ Ibídem, doc. 796, Villarias a Ensenada, San Ildefonso, 23 de septiembre de 1741.

⁶⁴⁸ Ibídem, doc. 996, Torres a Campillo, La Habana, 27 de septiembre de 1742.

⁶⁴⁹ Ibídem, doc. 930, Torres a Campillo 16 de agosto de 1742.

intercambios que, en muchas ocasiones, sirvieron de excusa a los responsables de llevarlos a cabo para obtener información sobre el enemigo.

El gobernador de Santiago de Cuba, Francisco Cagigal de la Vega, preparó reiteradas operaciones de canje de los muchos prisioneros hechos por los corsarios a los que había dado patente. Los encomendó a personas de su confianza para que les sirvieran de tapadera de lo que en realidad fueron misiones de espionaje. El canje de prisioneros fue la forma más segura y recurrente utilizada durante la guerra por ambos contrincantes para recabar información actualizada de primera mano sobre los movimientos de las tropas y escuadras enemigas, además de las declaraciones de prisioneros, desertores y corsarios apresados o de la correspondencia incautada en las embarcaciones apresadas por corsarios⁶⁵⁰.

En el agosto de 1741, durante el desembarco inglés en Guantánamo y ante la incertidumbre de si se trataba de una maniobra de despiste para atacar luego La Habana, como se rumoreó, Cagigal de la Vega simuló la huida de varios prisioneros ingleses acompañados de un colaborador suyo, que se había ganado la confianza de los prisioneros, para introducirlo en Port Royal a recabar información sobre las verdaderas intenciones de Vernon. La operación salió bien ya que el confidente, después de permanecer dos meses en la colonia británica sin descubrirse, comiendo incluso en la mesa del gobernador y del propio Vernon, pudo fugarse y llegar a Santiago con información muy valiosa en los primeros días de diciembre⁶⁵¹.

Un año después, a principios de diciembre de 1742, Cagigal encargó al capitán Pedro Barrera que llevase a Puerto Real veinticinco prisioneros ingleses para canjearlos por españoles. Le entregó también un pliego para Vernon o, en su ausencia, para su sucesor. En realidad Cagigal pretendía confirmar las noticias sobre la retirada de Vernon y Wentworth con la escuadra y gran parte de las tropas movilizadas desde Inglaterra y Nueva Inglaterra así como averiguar la causa por la que desde septiembre no se avistaban navíos ingleses haciendo el corso⁶⁵².

⁶⁵⁰ Véase BAEZA, A.: "Las argucias de la guerra: El gobernador Cagigal y el asedio inglés...".

⁶⁵¹ AGS, SM, leg. 398, doc. 913, Noticias que el gobernador de Cuba ha tenido de Jamaica el día 14 del presente mes de diciembre por la persona que con el extraordinario pretexto de haber sacado violentamente unos prisioneros ingleses de los presos en el Báyamo, se introdujo en dicha isla en el de agosto, y estuvo desde el 3 de septiembre a bordo de la capitana, muy estimado del Almirante Vernon, mereciendo haber comido a su mesa los primeros días de su arribo hasta el 30 de noviembre que hizo fuga de dicha isla con algunos prisioneros españoles que trajo hasta esta ciudad".

⁶⁵² AGS, SM, leg. 399, doc. 114, Relación que hace el capitán Diego Barrera de las noticias que pudo adquirir en Jamaica, a donde pasó desde este puerto de Santiago de Cuba de orden de su gobernador, el Sr. coronel de los reales Ejércitos, D. Francisco Cagigal de la Vega, a conducir una balandra de su cargo 25 prisioneros ingleses para canje con otros españoles...

Barrera confirmó la retirada de los generales ingleses con las tropas y escuadra, quedando en la isla, al mando del almirante Chaloner Ogle, veintiún buques de guerra con dos regimientos de 1.500 hombres repartidos en los navíos. La inminente declaración de guerra de Francia había obligado al gobierno inglés a concentrar 18.000 hombres en Flandes, a los que se iban a unir 15.000 de los estados de Hannover y los repatriados de Jamaica. Esta era la explicación para el cese de la ofensiva en el Caribe y la retirada del grueso de la escuadra destacada. La razón del abandono la confirmó un corsario que el gobernador de Cuba había enviado a Jamaica como espía, y, como hemos visto, no era otra que la negativa del gobierno inglés a enviar en aquellos momento más tropas de refuerzo desde Europa. Esta situación de debilidad del enemigo supuso un respiro para los españoles⁶⁵³.

En adelante, la principal misión de las fuerzas navales que quedaron en Jamaica fue la protección de la isla y sobre todo del comercio, en plena expansión, no sólo con Tierra Firme, sino a lo largo de todas las costas españolas gracias a la colaboración de los propios criollos, cuya presencia en la isla también constató el corsario Barrera. Igualmente pudo comprobar que como base operativa de apoyo para los comerciantes-contrabandistas, el Ejército británico había sentado sus reales en la isla de Roatán, 12 leguas al norte de Tierra Firme, construyendo un fuerte para su defensa y la de los navíos que en ella recalaban en su crucera hacia Jamaica.

Veinte embarcaciones de todos los tamaños estaban permanentemente dedicadas al contrabando, retornando cada una de ellas, en función de la carga, con unos beneficios de entre 40.000 y 60.000 pesos en oro y plata. Tanta riqueza llamó la atención de Barrera:

Este comercio contribuye a la riqueza casi imponderable de la isla, y por el presente la más abundante de oro y plata, y no hay duda de que para mantenerla concurren los españoles que a este fin se hallan algunos actualmente en la isla.

Al margen de las cuestiones logísticas relacionadas con su mantenimiento, la escuadra de Torres se mantuvo muy activa en misiones de corso, escolta de registros en las derrotas más transitadas por éstos

⁶⁵³ Ibídem, doc. 878, Torres a Campillo, 10 de enero de 1742. Torres dedujo acertadamente que el precipitado abandono de Guantánamo, después de permanecer las tropas tantos meses atrincheradas, se debió a que no esperaban socorros de Europa, sin los cuales no estaban en disposición de acometer empresas de la envergadura que se habían propuesto.

(Veracruz, Cartagena y Puerto Rico), así como también colaborando con el gobernador Güemes, dando cobertura a las tropas en algunas expediciones como la de Florida o la de Guantánamo. Cuando apenas se cumplió el primer año y medio de permanencia de la escuadra en La Habana, Torres explicó a Campillo que uno de los motivos de los subidos gastos habían sido precisamente “los muchos armamentos que tan repetidamente se han hecho” y que habían obligado a dar a los navíos “muchas recorridas y carenas”⁶⁵⁴.

Muchos de los registros que se hallaban fondeados en Veracruz decidieron aprovechar el momento para iniciar la derrota de regreso hacia España. Torres destacó a la Sonda de la Tortuguilla una escuadra al mando del jefe de escuadra Andrés Reggio formada por los navíos *Reina*, *Fuerte* y *Nueva España* (que seguía comandado por Julián de Arriaga) para despejar la zona de corsarios, ya que también los oficiales reales de la Audiencia aprovecharon la ocasión para enviar una nueva remesa de caudales, que en esta ocasión fueron 600.000 pesos, de los cuales, 200.000 fueron destinados a La Habana, otros 200.000 para el situado de las islas de Barlovento y los restantes para el mantenimiento de la escuadra⁶⁵⁵.

El gobernador de Saint Domingue, Larnage, había avisado a Güemes de la salida de la escuadra inglesa de Jamaica en marzo de 1742. Cuando por corsarios se constató que su destino no era ni La Habana ni Veracruz, sino Tierra Firme, Güemes, decidió aprovechar que se encontraban lejos para apoyar con una expedición naval, formada principalmente por los navíos de la Compañía de La Habana, el envío de víveres desde Veracruz a La Florida como le habían venido solicitando⁶⁵⁶. Torres, tras sopesar los riesgos para sus navíos decidió no enviar ninguno, pero apoyó el armamento aportando cinco embarcaciones menores tripuladas con gente de su escuadra: tres fragatas que habían llegado de España como avisos y dos presas efectuadas por los navíos de su escuadra. Excusó hábilmente la participación de sus navíos:

...y a no ser por hacer tan poco agua los parajes a que se dirige la expedición y considerar inútil el convoy de navíos de este porte, me hubiera tomado quizás la libertad de ofrecer alguno por aprovechar

⁶⁵⁴ *Ibidem*, doc. 930, Torres a Campillo, 16 de agosto de 1742.

⁶⁵⁵ *Ibidem*, doc. 930, Torres a Campillo, 16 de agosto de 1742.

⁶⁵⁶ *Ibidem*, doc. 981, Torres a Campillo, 28 de mayo de 1742. Torres comunicaba haber sido convocado el 10 de mayo de ese año a una Junta de Guerra por Güemes para organizar el armamento a la Florida, exigiéndole su colaboración.

ocasión tan oportuna de hallarse los enemigos la mayor parte divertidos en Tierra Firme⁶⁵⁷.

Lo que no fue óbice par que ordenara que el *Fuerte* y la *Castilla* patrullaran constantemente la zona mientras durase la expedición. También permitió a los oficiales de la escuadra participar como voluntarios teniendo que poner límite para no dejar los navíos sin oficialidad, y cedió hombres de los navíos para reforzar la vigilancia de La Habana mientras durase la expedición.

La escuadra formada por treinta y cinco embarcaciones transportando dos piquetes de Infantería, dos compañías de negros y seiscientos voluntarios, partió a mediados de junio de La Habana hacia la isla de San Simón, uno de los parajes en que los ingleses se habían atrincherado. Pudieron apoderarse del fuerte "Federico" que cubría su puerto, y cuando se adentraron en la isla, con muchas dificultades, para tomar la población, vieron pasar varias embarcaciones inglesas que pensaron venían a socorrer a los suyos. Temiendo quedar apresados al no tener la retaguardia cubierta, a pesar de tener la población al borde de la rendición⁶⁵⁸, el comandante de la tropa ordenó una retirada que posteriormente le costó mucho justificar ante el monarca, a pesar del capote que le había echado Torres para disimular su tibieza⁶⁵⁹ y que le valió a éste una contundente respuesta de Campillo:

He hecho presente al Rey la carta de V.E. del 18 de agosto en que da cuenta de las operaciones y efectos del armamento que pasó a Florida, y sin embargo de que V.E. manifiesta su sentimiento porque los malos tiempos hubiesen imposibilitado las ventajas que se concibieron de la situación de los enemigos y que, con las buenas providencias que de ahí se dieron, se tenía creído trascendiesen las hostilidades hasta La Carolina, me manda decir S.M. a V.E. que estos efectos no los produjeron los malos temporales ni la conducta de los dependientes de Marina, de que está bien informado, sino las malas disposiciones del que gobernó y mandó la acción⁶⁶⁰.

No faltaron quienes intentaron justificar la retirada por la escasa presencia de la escuadra cubriendo la zona inmediata a la isla de San Simón⁶⁶¹, pero lo cierto es que, en la única ocasión durante esta contienda en

⁶⁵⁷ *Ibidem*.

⁶⁵⁸ S.-L. HILTON, *Las Indias en la diplomacia...*, p. 326.

⁶⁵⁹ AGS, SM, leg. 398, doc. 988, Torres a Campillo, 18 de agosto de 1742.

⁶⁶⁰ *Ibidem*, doc. 990, Campillo a Torres, San Ildefonso, 4 de noviembre de 1742.

⁶⁶¹ *Ibidem*, doc. 986, capitán de fragata Marcos Frostal a Campillo, La Habana, 2 de agosto de 1742.

que las tropas españolas dejaron de estar a la defensiva para tomar la iniciativa en la recuperación de unos territorios usurpados, fueron incapaces de rematar la acción por miedo a ser apresados.

Torres había enviado un bergantín y una balandra armados a los Cayos para cubrir la expedición y la retirada de las tropas, además de los dos navíos de la escuadra que mantuvo patrullando la zona algo más alejados de la costa para disuadir a los buques corsarios. Las embarcaciones que formaron el armamento transportando la tropa emprendieron el regreso a La Habana de forma desordenada y dispersa, sin avisar ni incorporarse a la conserva del bergantín y la balandra de la Armada. Lo que motivó que sus respectivos capitanes, creyendo que ya habían pasado todas el Cayo de Bacas en la derrota de regreso a La Habana, se dirigieran al punto de encuentro en alta mar, concertado con Torres, donde éste las esperaba con cinco navíos de la escuadra para convoyarlas a puerto.

Al carecer de escolta las últimas tres embarcaciones que se habían quedado rezagadas fueron apresadas por dos corsarios ingleses que retuvieron presas a dos de ellas en las que viajaba tropa regular con sus oficiales, liberando a la tercera con soldados de milicias. Uno de los navíos de Torres los encontró hambrientos en la Sonda llevándolos a puerto.

Poco después de la retirada, el gobernador de San Agustín envió a Güemes un mensajero pidiendo el socorro de una escuadra ante lo que le pareció una nueva invasión inglesa destinada a sitiar la plaza. En Junta de Guerra, a pesar de que primó el convencimiento de que se trataba, a lo sumo, de corsarios a la caza de algún rezagado del armamento hispano, se condescendió en organizar un nuevo armamento con siete embarcaciones menores sostenidas por dos navíos. En esta ocasión Torres se negó a exponer más navíos, incluso aunque permanecieran a la vela en alta mar, para no correr riesgos, y menos en los Cayos, “paraje dónde ni al ancla ni a la vela podrán permanecer, por no permitir aquella costa anclar navíos sin gran riesgo”.

El objetivo de la expedición fue levantar el sitio y desalojar a los nuevos intrusos, ya que el fuerte de San Agustín se hallaba bien defendido con más de 60 cañones, 800 hombres regulares y víveres para más de ocho meses. Con suerte, antes de que el armamento se hiciera a la mar, llegó un nuevo correo de Florida avisando haber desaparecido del horizonte las velas que tanto les habían atemorizado, con lo que se interrumpió la expedición⁶⁶².

⁶⁶² *Ibidem*, doc. 996, Torres a Campillo, La Habana, 27 de septiembre de 1742 y doc. 989, Torres a Campillo, 30 de septiembre de 1742.

Antes de que la noticia de lo acontecido en Florida llegara a la Corte, la imperiosa necesidad de tener que seguir financiando la guerra, había llevado a las autoridades de la metrópoli a tomar la decisión de ordenar el regreso de la escuadra a España con los caudales que se habían ido acumulando en Veracruz y La Habana. En algunas respuestas a las cartas de Torres siempre se le había repetido que, ante la imposibilidad de enfrentarse a los ingleses, el principal cometido de su escuadra debía ser proteger los envíos de caudales de Veracruz a La Habana y traer el tesoro acumulado a España cuando se le ordenase, para lo que debía mantener los navíos en perfecto estado de navegar. El 2 de agosto de 1742 se le envió una nueva orden para preparar el regreso a España, que se previó inminente:

El rey me manda estreche V.E. sus providencias de modo que tenga habilitada y pronta a hacerse a la vela esa escuadra de su cargo a la primera orden que se le dirigirá para su salida, esperando S.M. del cielo de V.E. lo haga tan eficazmente que no haya retraso alguno⁶⁶³.

Paradójicamente, mientras Torres esperaba de la orden definitiva de regresar (que aún tardaría dos años en llegar), fueron los generales ingleses Vernon y Wentworth los que en octubre de ese mismo año fueron llamados a Inglaterra junto con gran parte de las fuerzas movilizadas y navíos de la gran escuadra jamaicana. El precio de los tres fallidos intentos de apoderarse de las posesiones españolas había resultado demasiado alto en hombres y navíos. Vernon fue sustituido por el almirante Ogle, al mando de una escuadra reducida a unas veinte embarcaciones para proteger Jamaica y su comercio⁶⁶⁴.

Hasta la primavera de 1743 Ogle no se decidió a atacar ninguna plaza española. Cuando lo hizo, eligió al comodoro Knowles para que dirigiera sus fuerzas de desembarco primero, en marzo, contra La Guaira, y, tras fracasar, entre abril y mayo, contra Puerto Cabello, donde la Compañía Guipuzcoana tenía el carenero de sus navíos y almacenes con pertrechos para su mantenimiento. En ambas ocasiones el gobernador de La Guaira, Gabriel de Zuloaga, apoyado por los navíos de la Guipuzcoana, pudo rechazar los ataques, causando numerosas víctimas a las fuerzas inglesas y dejando sus navíos muy deteriorados⁶⁶⁵.

El comodoro Knowles durante el asedio previo al ataque a la plaza de La Guaira intentó aprovecharse del descontento de la población caraqueña por

⁶⁶³ *Ibíd.*, doc. 928, Campillo a Torres, San Ildefonso, 2 de agosto de 1742.

⁶⁶⁴ *Ibíd.*, leg. 399, doc. 176, Larenage a Torres, 9 de septiembre de 1743.

⁶⁶⁵ *Ibíd.*, doc. 161, Diario de lo acaecido en Puerto Cabello, 14 de abril de 1743. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española...*, tomo VI, pp. 283-285.

la concesión del monopolio comercial a la Compañía Guipuzcoana de Caracas que, en pago a su colaboración, transportando tropas a Cuba y enseres para la escuadra de Torres, le había hecho la Corona, ofreciendo a los caraqueños la libertad de comercio a cambio de su anexión a la monarquía británica⁶⁶⁶.

Después de estos dos nuevos fracasos, durante el resto del año 1743 Ogle empleó los navíos de su escuadra en misiones de corso sobre Cartagena, Cuba y la entrada del Guarico, los parajes más concurridos por los registros que llegaban desde España hacia La Habana y Veracruz o salían desde estos puertos hacia Cádiz⁶⁶⁷. Durante todo este tiempo, Torres, por su parte, mantuvo dos pequeñas escuadras de dos navíos cada una patrullando permanentemente en torno a la isla de Cuba y a lo largo de la derrota desde La Habana hacia Veracruz, y destacó el resto de los navíos disponibles de dos en dos a misiones puntuales con la intención de que se cubrieran mutuamente. Las embarcaciones de la Compañía Guipuzcoana colaboraron codo con codo con las de la Armada en el corso Marítimo que, en definitiva, fue la actividad primordial de la escuadra durante 1743 y 1744.

La correspondencia oficial de Torres de los dos últimos años de estancia de su escuadra en La Habana da cuenta minuciosa de las entradas y salidas de los navíos de guerra del puerto habanero, de las presas realizadas, de los accidentes sufridos, de los enfrentamientos con corsarios y buques de guerra ingleses, del canje de prisioneros, de los avisos llegados desde Cádiz, etc. Hechos que en su conjunto evidencian una intensa actividad de corso, corroborando que, en efecto, superado el ímpetu inicial de la gran ofensiva inglesa y asumida la negativa factura por ambos contrincantes, a partir de finales de 1742, cuando ambos pudieron calibrar la realidad de sus posibilidades, se olvidaron de las grandes ofensivas navales dejando la guerra reducida a un intenso patrullar que, por parte inglesa, además, dio cobijo a un intenso contrabando destinado a suministrar a los mercados coloniales las mercancías que no podían llegar desde la metrópoli por el bloqueo de las tradicionales rutas marítimas.

Al contrario de lo que ocurre con la correspondencia mantenida por Torres con la Secretaría de Marina relativa a los años de 1741 y 1742, en la que apenas se refiere a acciones individuales realizadas por los navíos de su escuadra, limitándose a mencionar las numerosas campañas efectuadas por la escuadra en su conjunto, sin especificar qué navíos las protagonizaron, en la correspondencia de los años 1743 y 1744 el navío *Nueva España*, mandado

⁶⁶⁶ NAVARRO GARCÍA, L.: *Hispanoamérica en el siglo XVIII*, Sevilla, 2007, p.44.

⁶⁶⁷ AGS, SM, leg. 399, doc. 176, Larnage a Torres, 9 de septiembre de 1743.

siempre por Julián de Arriaga, aparece mencionado frecuentemente (mucho más que otros navíos de la escuadra) debido a que participó intensamente en las patrullas de corso establecidas por Torres. Las referencias concretas al navío de Arriaga son escuetas, ¡ya nos gustaría que hubieran sido más explícitas!, y se limitan a registrar sus numerosas entradas o salidas del puerto de La Habana, unas veces con motivo de alguna misión de patrulla, otras por haber hecho alguna presa. En otras ocasiones, por haber protagonizado algún enfrentamiento o persecución relacionada con buques ingleses, corsarios o de guerra, durante las misiones de corso, o por haber entrado en el astillero debido a alguna avería⁶⁶⁸. En cualquier caso, las referencias de Torres a la actividad de Arriaga al mando del *Nueva España*, si bien no nos permiten hacer un relato completo de sus campañas de corso por lo escuetas que son las citas, sí convierten a Arriaga en uno de los protagonistas de este capítulo de la Guerra de la Oreja y forman parte de su biografía.

La peor consecuencia de la guerra de corso de estos años fue que, debido a la inseguridad, los gobernantes españoles decidieron suspender las conducciones de la plata novohispana desde Veracruz y La Habana hasta Cádiz. A Torres en agosto de 1742 se le había ordenado tener el mayor número de navíos posible de la escuadra en disposición de hacerse a la vela a más tardar a los cuatro días de recibir un aviso de la Corte con la orden de transportar la plata. De modo que a partir de ese momento y durante 1743 y 1744, en varias ocasiones Torres navegó hacia Veracruz con el conjunto de la escuadra para escoltar las embarcaciones con las remesas de plata para la Hacienda procedentes de las cajas mexicanas. En las cajas de La Habana, más seguras, se fue acumulando un enorme tesoro a la espera de poderlo remitir de una vez a la metrópoli:

⁶⁶⁸ Ibídem, doc. 144: “Los dos navíos de guerra, el *Castilla* y el *Nueva España* se mantienen en su comisión”. La Habana 7 de julio de 1743, Torres a Campillo. Doc. 159, La Habana, 3 de julio de 1743, Torres a Campillo. Doc. 165, La Habana, 24 de agosto de 1743: “El día 19 del propio julio entró el navío el *Castilla* que habiéndose separado en la Canal de Bahamas del *Nueva España* pasó entre Caicos para coger la Canal Vieja sin haber encontrado embarcación enemiga”. “El 23 entró el *Nueva España* que por fuera de todos los bajos recaló en la isla de Santo Domingo en Cabo cabrón y a sotavento de Guarico ha visto una fragata y un paquebote ingleses que venían a reconocerle y cuando el último se le acercó le empezó a hacer fuego largando su bandera española y les dio caza por más de dos horas, y reconociendo se le iban apartando determinó volver a seguir su viaje, tomando práctico en Baracoa, y aunque éste lo varó en Cayo de Lobos, a las 3 de la mañana del 19 tuvieron la felicidad de salir a las 7 sin haberse reconocido daño especial en el navío”. Todas estas cartas contienen detallada información de los movimientos de los buques de la escuadra, de su actividad corsaria, presas, accidentes sufridos, etc.

AGS, SM, leg. 399. doc. 162. Se notifica el apresamiento de una goleta inglesa que había salido de Jamaica hacia Boston por los navíos *Castilla* y *Nueva España*.

El 16 de este dimos fondo en el puerto de La Habana. (...) Se ha hecho con toda exactitud la descarga, quedando asegurados los caudales en la fuerza, esperando el primer aviso para cuando sea del agrado de S.M. se remitan a Europa, estando yo con el cuidado de que a los cuatro días de recibida la orden se puedan poner a la vela.⁶⁶⁹

A medida que la plata se iba acumulando fue creciendo también la expectación de los ingleses, que incrementaron la vigilancia sobre los movimientos de la escuadra, de los que avisaban a su Corte para que desplazara navíos al Atlántico que interceptaran cualquier buque español en el que presumiblemente pudiera viajar la plata. En la primavera de 1744, la salida de La Habana de varias escuadras de la Armada, formadas por más navíos de lo habitual⁶⁷⁰, suscitó la sospecha del almirante Ogle, quien ordenó a los navíos de su escuadra que se concentraran en el puerto jamaicano hasta saber las intenciones de Torres y, si se diera el caso, para poder interceptar a la división que presumiblemente podría llevar los caudales⁶⁷¹.

En realidad Torres había ordenado a sus jefes de escuadra que, simulando que patrullaban, se apostaran con sus respectivas divisiones en puntos concretos de la ruta Veracruz-La Habana, la más vigilada y asediada por los corsarios y la Armada británica. La verdadera intención era cubrir un último transporte de caudales antes de la partida definitiva de la escuadra hacia España.

El *Nueva España* integró la división mandada por Alejandro Chatelain, que fue la primera en salir de La Habana a principios de marzo con la orden de apostarse frente al puerto veracruzano para avisar a los oficiales de las Cajas de Veracruz del despliegue organizado por Torres para asegurar el transporte de los caudales. Esta era la parte más arriesgada de toda la operación, puesto que los alrededores del puerto veracruzano se hallaban plagados de corsarios británicos y de varios buques de su Marina.

⁶⁶⁹ Ibídem, doc. 314, La Habana, 29 de abril de 1744, Torres a Ensenada.

⁶⁷⁰ Leg. 399, doc. 285, La Habana, 12 de marzo de 1744 Andrés Jiménez Cárrega a Ensenada. El escribano de la escuadra da cuenta de las siguientes salidas de La Habana: "el 3 de febrero, un escuadrón al mando de Alejandro Chatelain formado por los navíos *San Antonio* y *Nueva España* más dos bergantines armados y avituallados para 90 días. El 17 del mismo salieron *Real Familia*, *Santiago* y un bergantín a la orden del capitán Marcos Frontal con víveres para 90 días, y el 13 del mismo la *Reina*, *Príncipe*, *Fuerte* y fragata *San Ciríaco* al mando de D. Andrés Reggio. El 2 de marzo salió el teniente general D. Rodrigo Torres con el *Glorioso*, *San Luís*, fragata *Nomparell* y bergantín con 2 meses de víveres. Los destinos y fines los expondrá a V.E. este oficial".

⁶⁷¹ Ibídem, doc. 316, La Habana, 29 de abril de 1744, Torres a Ensenada: "...que el almirante Ogle había despachado orden a todos los navíos de su escuadra y corsarios para que se retirasen a Jamaica, de que se infiere fuese su idea embarazar la venida de los navíos que traen la plata o prevenirse a estar prontos para impedir cualquier expedición nuestra".

Una vez recibida la confirmación del despliegue de seguridad, los oficiales reales podían dar la orden de zarpar a los buques en los que se habían cargado los caudales. La división que integraba el *Nueva España* debía permanecer apostada frente a Veracruz hasta la salida del puerto de los navíos con los caudales y escoltarlos muy de cerca hasta el puerto habanero. Las restantes divisiones de la escuadra de Torres los esperaban en alta mar para acompañarlos. La escuadra de Chatelain resolvió con éxito su misión, a pesar de que tuvo que hacer frente a un pésimo estado de la mar con fuertes vientos del norte⁶⁷².

Ante la excepcional expectación de los mandos militares ingleses por los movimientos de su escuadra, Torres sugirió a Ensenada posponer algún tiempo más su partida definitiva, guardando en el ínterin la plata en La Habana, para transportarla a España de forma sigilosa y repentina, camuflada en una salida más de las muchas que ordenaba hacer a la escuadra. De esta forma los ingleses no podrían tener la certeza ni de cuándo salía el tesoro hacia España, ni en qué división naval iba⁶⁷³.

Sin embargo, el marqués de la Ensenada, que se hallaba al frente de las Secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias desde el fallecimiento de José del Campillo en abril de 1743, en su respuesta del 2 de agosto le ordenó hacerse a la vela en cuanto recibiera su carta con una escuadra formada por cuatro navíos de guerra entre los cuales debía repartir la plata, y las embarcaciones del comercio que estuvieran preparadas para integrarse en su convoy. Le adjuntó incluso el código de señales de reconocimiento que se había establecido para ser utilizado por todas las embarcaciones que participaran en la operación. Para garantizar que la escuadra de Torres no fuera interceptada por buques británicos en su viaje de regreso a España, contaba con el apoyo de la Marina francesa como consecuencia de los acuerdos de ayuda mutua suscritos en el Segundo Pacto de Familia el 25 de octubre de 1743⁶⁷⁴.

⁶⁷² *Ibíd.*, doc. 314, La Habana, 29 de abril de 1744, Torres a Ensenada: “el 17 de marzo se me incorporaron el *San Antonio*, *Nueva España* y bergantín desarbolado de su palo mayor y rendido el de trinquete y el *San Antonio* haciendo bastante agua por la proa, habiendo padecido cuatro nortes en su larga navegación y cumplido muy puntualmente con las órdenes que había dado a su comandante (...) no obstante los crudos tiempos”.

⁶⁷³ *Ibíd.*, doc. 314, La Habana, 29 de abril de 1744, Torres a Ensenada: “y si la continuación de la guerra subsiste me parecería el mejor medio que igualmente y sin tantas precisiones aunque si muy sigilosas (...) para que improvisamente partiesen de aquí sin más tiempo que el necesario para cargarlos, de que no podían ser advertidos los enemigos de ninguna parte, estando en este puerto los caudales tan seguros y más que en la Veracruz”.

⁶⁷⁴ AGS, SM, leg. 399, doc. 382, Instrucciones de la Secretaría de Marina para los intendentes de Ferrol y San Sebastián, “*Órdenes que deben darse para despachar las embarcaciones*”. “También contendrá un pliego para Torres participándole las noticias que tenemos de ingleses

Cuando, en octubre, Torres recibió la orden de zarpar inmediatamente, con la colaboración del gobernador Güemes urdió un simulacro de asalto a Jamaica para desviar la atención del almirante Ogle de su verdadero destino. Para ello, guardando ambos militares un silencio absoluto sobre sus intenciones, ordenaron habilitar todos los navíos disponibles para que formaran dos grandes escuadras que debían zarpar con un intervalo de pocos días con rumbos opuestos.

La primera era la de Torres, en la que el 26 de octubre, aprovechando el revuelo reinante en el puerto habanero por los preparativos, cargó la plata en los navíos *Glorioso* y *Castilla* y grana, tabacos y frutos en tres mercantes que iban a formar parte del convoy escoltado por los navíos *Europa* y *Príncipe*. Torres había dispuesto que, en caso de encontrar enemigos, fueran estos dos navíos, armados con 70 cañones, los encargados de enfrentarse a ellos, mientras él trataba de poner a salvo el tesoro con los otros dos.

El mando de la segunda división lo entregó al jefe de escuadra Andrés Reggio. Torres le había designado comandante de una de las dos escuadras de cuatro navíos, que Ensenada le había ordenado dejar en La Habana mientras durase la guerra, aunque para mantener el secreto de su partida no se lo comunicó de palabra, sino que se lo dejó escrito en unas largas y detalladas instrucciones para el cumplimiento de su misión que se le entregaron cuando zarpó con su división dos días después de la partida de Torres⁶⁷⁵.

En esas mismas instrucciones Torres designaba a los capitanes de navío y de fragata a quienes Reggio debía dar el mando de los navíos que quedaban a su cargo, recomendándole que nombrara como segundo a un “capitán de robustez” para suplir lo achacoso de uno de los comandantes a quien por su antigüedad no se quiso retirar el mando.

Torres puso aún más celo en la designación de los capitanes que debían mandar los cuatro navíos que iban a acompañarle en su delicada misión, designando a los que consideró más capaces y dignos de su confianza, sin respetar en este caso la antigüedad. Y así, como comandante del *Europa*

y que le esperan sobre las Terceras diez navíos de guerra franceses para convoyarle al puerto de España que considere seguro”.

⁶⁷⁵ *Ibíd.*, doc. 407, La Habana, 31 de octubre de 1744, Torres a Andrés Reggio: “y aunque estas disposiciones de V.S. (...) las debía haber practicado en los cuatro navíos que voy mandando, no ha sido posible por ocultar mi destino, que si se hubiese innovado en las disposiciones que estaban dadas, hubiera sido muy comprensible a la atenta curiosidad de todos, y concediéndome S.M. la facultad de que nombrase el oficial (...) me ha sido preciso variar el destino de V.S. con la satisfacción de que desempeñará con la puntualidad y sigilo correspondiente a la grave importancia del cargo”.

designó al capitán de fragata Julián de Arriaga a pesar de contar con otros oficiales de mayor graduación o antigüedad⁶⁷⁶.

El 3 de noviembre la escuadra de Torres estuvo presta para hacerse a la vela. Sin embargo, un recio huracán, que entró pocas horas antes, los retuvo hasta el día 11. Cuando se encontraban en el Canal de Bahamas, como consecuencia del huracán el *Príncipe* empezó a hacer agua y tuvo que regresar, continuando la navegación los tres restantes junto a los mercantes. Por suerte ni el *Castilla* ni el *Glorioso*, en los que se habían cargado los 8.274.356 pesos de plata, sufrieron daños de consideración, como tampoco el *Europa*. Por el inevitable abandono del *Príncipe* toda la responsabilidad de la custodia de los tres mercantes, en los que, además de frutos, también se habían cargado 711.902 pesos de plata, así como la de un posible enfrentamiento con la escuadra inglesa, recayó sobre Julián de Arriaga, comandante del *Europa*⁶⁷⁷.

A pesar del continuado viento en contra y de las nieblas encontradas, que dilataron la navegación más de lo usual, el convoy navegó sin novedad durante cuatro semanas, hasta alcanzar el 9 de diciembre la Isla del Corvo, una de las Azores, donde fuertes rachas de viento dispersaron los navíos. Torres se mantuvo capeando durante dos días para intentar reunir su convoy, pero, como por la niebla y oscuridad de la borrasca sólo encontró al *Castilla*, determinó dirigirse hacia las costas españolas. El viento ocasionó daños en el velamen del *Europa*, aunque Arriaga consiguió solventar el inconveniente sin perder de vista a los mercantes de su conserva⁶⁷⁸.

El marqués de la Ensenada, al frente de las Secretarías de Hacienda, Guerra y Marina e Indias desde el fallecimiento de José del Campillo en mayo de 1743, cuando fue llamado a toda prisa a Italia, donde se encontraba asistiendo al Infante Don Felipe, al mando del ejército hispano-francés desde febrero de 1742, con la orden de regresar a España para asumir las carteras mencionadas, llevó a cabo desde la Secretaría de Marina un gran despliegue logístico que permitiera a la escuadra de Torres entrar con seguridad en algún puerto español. En este sentido, ordenó al intendente de Marina de Ferrol, Bernardino Freyre, y al comisario de Marina de San Sebastián, Manuel de las

⁶⁷⁶ AGS, SM, leg. 399..

⁶⁷⁷ Ibídem, doc. 409, Puerto de Ferrol, 5 de enero de 1745, a bordo del *Glorioso*, Torres a Ensenada.

⁶⁷⁸ Ibídem, doc. 431, a bordo del *Europa* a vista de La Coruña, 9 de enero de 1745, Arriaga a Torres: "Perdí de vista a V.E. la tarde del 11 por haberme faltado el puño de la mayor por su relinga (...) hallé el trinquete roto y fue necesario envergar otro nuevo, me quedé con trinquete y mesana mientras se componía la mayor".

Casas, que despacharan a la altura de las Azores, cada uno, en intervalos de dos días, dos embarcaciones al mando de oficiales “de toda su satisfacción”, con la gente precisa y víveres para tres meses, con la misión de tratar de interceptar a Torres para informarle de la situación de las escuadras inglesas y entregarle una copia del código de señales de reconocimiento establecido con la escuadra francesa encargada de darle escolta, por si no hubiera recibido el que le había enviado Ensenada, así como una carta del ministro reiterándole las órdenes que le había enviado en agosto⁶⁷⁹.

El intendente de Ferrol y el comisario de San Sebastián debían también preparar y armar otras dos embarcaciones para que sirvieran de correos entre los comandantes de los cuatro navíos que ya estaban destacados esperando a Torres, los de la escuadra francesa y los puertos españoles. En caso de que cualquiera de ellas fuera capturada y sus tripulantes interrogados, la versión oficial de su misión era que se hallaban vigilando si la escuadra del almirante Dawers u otra inglesa pasaba a América.

A causa de la borrasca que le sorprendió en la Isla del Corvo, Torres no encontró ni a las embarcaciones españolas ni a las escuadras francesas que le estaban esperando. Para no correr riesgos innecesarios decidió dirigirse al puerto de Ferrol, en el que entró sin novedad el 5 de enero, con los dos navíos muy dañados, lo que no le impidió poner a salvo el esperado tesoro⁶⁸⁰. Cuatro días después también Arriaga consiguió entrar en Ferrol con los mercantes de su conserva, sin más novedad que las averías sufridas por su navío durante la accidentada navegación⁶⁸¹.

Tres de las embarcaciones destacadas a las Azores también regresaron felizmente a final de enero a sus respectivas bases. En cambio una de las que

⁶⁷⁹ Ibídem, doc. 396, Ensenada a Torres, Madrid, 23 de noviembre de 1744: “No dudando el rey que V.E. en ejecución de las órdenes que se le han comunicado habrá salido de La Habana con los navíos que se le ha prevenido y que avistará las Islas Terceras del 15 de diciembre en adelante, como se ha prescrito, ha resuelto S.M. que en las referidas islas le esperen cuatro embarcaciones para que le entreguen este pliego y además le adviertan las noticias que se hubieren adquirido y las que se irán comunicando a los comandantes de las citadas embarcaciones con otras dos que a este fin se hallan prontas en Ferrol. Sobre las islas Terceras deben mantenerse cruzando dos escuadras francesas, cada una de cinco navíos (...) para encontrar a V.E. y convoyarle al puerto de España que V.E. acuerde con ellos y que sea a propósito para asegurar los navíos y el tesoro del insulto de los enemigos. Si V.E. no encontrase estas escuadras debe dirigirse al puerto de España que según las noticias con que se hallare considere podría tomar sin riesgo de que se lo embaracen los enemigos”.

⁶⁸⁰ Ibídem, doc. 409, Torres a Ensenada, 5 de enero de 1745. Doc. 410, diario de navegación de Rodrigo Torres. Doc. 415, Torres a Ensenada, 5 de enero de 1745: “Los navíos *Glorioso* y *Castilla* vienen bastante incómodos por lo mucho que han trabajado en el viaje que necesitan estopear de nuevo, porción de jarcia y algunas velas”.

⁶⁸¹ Ibídem, doc. 433, Arriaga a Ensenada, a bordo del *Europa* 10 de enero d 1745.

había salido de San Sebastián, que iba al mando de Jacinto de Aróstegui, fue apresada por un corsario inglés y conducida a Plymouth⁶⁸².

El éxito de la operación no pudo ser mayor. Gracias a la estrategia de Torres, la escuadra del almirante Ogle no se percató de su partida hacia España con el tesoro a tiempo de avisar al almirante Dawers, quien esperaba en Inglaterra el aviso con su escuadra de 12 navíos preparada para interceptarlo⁶⁸³.

Felipe V fue generoso recompensando a Torres con una plaza en el Consejo y Cámara de Indias con sueldo vitalicio de teniente general de Marina empleado y concediéndole el título de Castilla del marquesado de Matallana⁶⁸⁴. Cuando Rodrigo Torres terminó de supervisar la descarga del tesoro y las revistas a los tres navíos de su escuadra, pasó a la Corte donde pudo relatar con todo detalle las vivencias de su estancia en Cuba. Hemos visto cómo en ocasiones anteriores había sido generoso reconociendo el mérito y recomendando a sus subalternos. También en esta ocasión debió serlo, puesto que después de su paso por la Corte, hubo recompensas para algunos oficiales de la Armada. El capitán de fragata graduado José de Iturriaga, empleado de la Compañía de Caracas, fue ascendido a capitán de navío en reconocimiento por el mérito adquirido transportando tropas y pertrechos desde Pasajes a Cuba⁶⁸⁵.

Al capitán de fragata Julián de Arriaga se le confirmó en el mando del *Europa* que, después de pasar por el astillero para ser reparado, se integró en la nueva escuadra que ordenó formar Ensenada para patrullar el Atlántico⁶⁸⁶. Poco después, en junio, fue ascendido a capitán de navío⁶⁸⁷. El hecho de continuar al mando de un navío armado fue sin duda un reconocimiento a sus méritos, puesto que hubo otros oficiales que regresaron de Cuba con Torres

⁶⁸² *Ibidem*, doc. 485.

⁶⁸³ *Ibidem*, doc. 396, Ensenada a Torres, 23 de noviembre de 1745: “presentemente no hay más noticias que dar a V.E. que la de hallarse el vicealmirante Rowly con su escuadra en el Mediterráneo y estar prontos diez o doce navíos en los puertos de Inglaterra a cargo del almirante Dawers, sin saberse cuando saldrá ni a donde”.

⁶⁸⁴ AGS, SM, leg. 12, exp. 13 y exp. 135.

⁶⁸⁵ AGS, SM, leg. 12, exp. 25, El Pardo, 4 de abril de 1745. En la patente con el ascenso a capitán de navío también se hacía mención a su heroica defensa de los puertos de La Guaira y Puerto Cabello en Tierra Firme.

⁶⁸⁶ AGS, SM, leg. 399, doc. 432, Ensenada a Torres, El Pardo, 21 de enero de 1745: “...que se reparen los daños de los navíos *Europa*, *Castilla* y *Glorioso*, se les faciliten víveres para tres meses y apronten para que estén listos para hacerse a la mar

⁶⁸⁷ *Ibidem*, exp. 21, Aranjuez, 18 de junio de 1745. La patente del nombramiento se le envió al intendente de Ferrol Bernardino Freyre por hallarse Arriaga destinado en la escuadra de ese departamento.

que no tuvieron la misma suerte y se quedaron sin destino como le ocurrió a uno de los compañeros y amigos de Arriaga Juan Gerbaut⁶⁸⁸.

Los pormenorizados informes que Torres envió a Ensenada y a Varas, destacando con su espíritu positivo las dificultades a las que se habían enfrentado los marinos y tripulantes de su escuadra durante los años que habían permanecido en el Caribe defendiendo en condiciones muchas veces dramáticas las posesiones del Imperio, podrían pertenecer a cualquier novela de aventuras, pero fueron reales, y representan el afán de superación y de servicio de unos hombres dignos de nuestra mayor admiración.

⁶⁸⁸ Leg. 12, exp. 159, Ferrol 13 de julio de 1745. Juan Gerbaut a Ensenada: "Respecto de hallarme sin destino después de mi arribo, suplico se me transfiera al departamento de Cádiz donde tengo mi familia, por haber más de siete años que falto de allí, pues igualmente allí como en cualquier paraje estaré pronto al destino que V.E. quiera darme".

CAPITULO7 LA GUERRA EN EL ATLÁNTICO, ENERO 1745-SEPTIEMBRE 1747.

La entrada de Francia en la guerra, el 17 de febrero de 1744, fue consecuencia directa de uno de los compromisos que la Corte de Versalles había adquirido al firmar el Segundo Pacto de Familia entre ambas dinastías borbónicas en octubre de 1743⁶⁸⁹. Su implicación en la guerra fue determinante para la ampliación de los escenarios de lucha, que desplazaron su eje principal a Europa, donde desde ese momento se concentraron la mayoría de los combates.

En el Caribe, con la retirada de la escuadra de Vernon, en octubre de 1742, y el fracaso de sus sucesores Knowles y Ogle en el intento de tomar La Guaira y Puerto Cabello en 1743⁶⁹⁰, la gran ofensiva británica perdió fuelle, dejando en evidencia que el Almirantazgo inglés no había valorado bien ni la capacidad defensiva de las Indias ni las dificultades para colonizarlas⁶⁹¹. Lección que tuvieron muy en cuenta cuando, en 1762, volvieron a intentar conquistar La Habana. A lo largo de 1744, una vez que Francia entró en la guerra, la escuadra destinada a la protección de Jamaica, al mando de Ogle, intentó sitiar las islas francesas del Caribe para destruir las plantaciones de azúcar, sin dejar de patrullar, constantemente, en torno a la isla cubana para controlar de cerca los movimientos de la escuadra de Torres e intentar capturar los envíos de caudales desde Veracruz.

Mientras tanto, Europa vio cómo al fundirse el conflicto anglo-español con la Guerra de Sucesión austriaca, desde principios de 1744, los ejércitos y las Armadas de Francia y España se enfrentaban a los de Austria, Inglaterra y Holanda surgiendo campos de batalla en Italia, Alsacia, Baviera, Mediterráneo, Países Bajos, Escocia y el Atlántico.

⁶⁸⁹ OZANAM, D.: "La política exterior...", p. 628.

⁶⁹⁰ AGS, SM, leg. 399, doc. 161. "Diario de lo acaecido en Puerto Cabello el 14 de abril de 1743".

⁶⁹¹ *Ibíd.*, doc. 176, marqués de Larnage a Torres, Leogán, 9 de septiembre de 1743: "Después de los daños que recibieron los ingleses en La Guaira y Puerto Cabello no han intentado otras empresas en estos mares. El Almirante Ogle se contenta de emplear sucesivamente los 20 a 22 navíos que le quedaron en Jamaica a corsear sobre Cartagena, Cuba, Monte San Nicolás y entrada del Guarico. Se puede creer que los malos sucesos que han tenido sus operaciones en la América desvanecieron sus antiguos proyectos sobre Indias. Ahora es la Europa quien representa el teatro de la Guerra, aunque todavía no se halla general".

A medida que habían ido disminuyendo las fuerzas navales inglesas en el Caribe durante 1743, había aumentado su presencia en Europa, concentrándose varias escuadras de guerra y numerosos corsarios en el Mediterráneo y el Atlántico en un intento de bloquear las comunicaciones marítimas españolas. No es de extrañar que, por ejemplo, en octubre de 1743, supusiese una noticia destacable en la Corte la feliz llegada de una fragata mercante española a Cádiz después de una muy accidentada navegación desde Bayona:

El viernes próximo pasado entró en el Caño de la Carraca la fragata del Rey nombrada *El conde de Cinchón* que viniendo de Bayona de Galicia estuvo casi a nuestra vista a los seis días de navegación y que fue forzada a volver atrás y desembocar los Cabos por una escuadra de seis o siete navíos de guerra y corsarios que desde el Cabo de Trafalgar hasta el de Santa Maria se mantienen uno a la vista del otro para embarazar la salida de nuestras embarcaciones a América, cortar las que vengan y visitar las extranjeras que pasan de Poniente a Levante...⁶⁹².

En función de los compromisos adquiridos por Francia para firmar el Pacto de Familia, la Marina de Guerra francesa empezó a colaborar con la Armada española, aunque fracasó un primer intento conjunto de desbloquear las rutas marítimas hacia Italia⁶⁹³. La colaboración se extendió tanto al resguardo de los registros mercantes sueltos, muchos de ellos con mercancía de comerciantes franceses, que desde el inicio de la guerra navegaban solos por las rutas atlánticas sustituyendo a las tradicionales flotas y galeones de la Carrera de Indias, como a la protección de los buques de guerra que traían caudales de América⁶⁹⁴.

Desde La Secretaría de Marina se impartieron órdenes para mantener patrulladas por navíos de la Armada, reforzados por numerosos corsarios armados, las costas atlántica y cántabra⁶⁹⁵, con el fin de evitar tanto que los

⁶⁹² Ibídem, doc. 975, Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Ensenada, Cádiz, 15 de octubre de 1743.

⁶⁹³ Sobre la campaña en el Mediterráneo véase: MARTÍNEZ VALVERDE, J. J.: "La campaña de Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de Cabo Sicié (1742-1744)" en *Revista de Historia Naval*, nº 2, 1983, pp. 5-28.

⁶⁹⁴ En el ámbito comercial la guerra supuso la suspensión del sistema comercial tradicional y su sustitución por registros sueltos que siempre que fue posible fueron escoltados por navíos de guerra en aquellos tramos de las derrotas donde eran más vulnerables: fundamentalmente cuando se acercaban a algún puerto. LYNCH, J.: *El siglo XVIII*, p. 138.

⁶⁹⁵ OTERO LANA, E.: *La Guerra de la Oreja...*, pp.68, 69 y ss. Este autor da las siguientes cifras para los distintos puertos españoles: San Sebastián con 65 embarcaciones, Bilbao con 35, Vigo con 33, Cádiz con 32, Algeciras con 24, Ceuta con 21, Málaga con 18, Palma de

registros que llegaban de Indias fueran apresados por los numerosos corsarios y buques de la Armada inglesa que estuvieran al acecho cuando se aproximaran a la península, como que se bloquearan los puertos atlánticos⁶⁹⁶.

Para ello, en cuanto los navíos de guerra de la escuadra de Torres, que habían traído el tesoro americano, en enero de 1745, fueron descargados, se ordenó que pasaran al astillero para ser reparados, carenados, habilitados y avituallados con tres meses de víveres para que pudieran volver a hacerse a la mar lo antes posible⁶⁹⁷.

Teniendo en cuenta el creciente acoso al que se vieron sometidas las embarcaciones españolas que iban o venían de Indias, la intención fundamental de la Secretaría de Marina para formar esta nueva escuadra fue que patrullara la costa atlántica desde más allá de Finisterre hasta las Azores, reforzando la actividad de los numerosos corsarios españoles y convoyando hasta la península, a partir de las islas Azores, los registros que regresaran de América.

Pero hubo también otras intenciones silenciadas, relacionadas con “comisiones del real servicio”, que se procuró no salieran a la luz, como el apoyo material y táctico dado por la Armada a la causa Estuardo entre julio y diciembre de 1745.

El mando de esta nueva escuadra formada por los navíos *San Felipe*, *Glorioso*, *Castilla* y *Europa*, se entregó en julio de 1745 al jefe de escuadra Cosme Álvarez. Como vimos, Julián de Arriaga había sido confirmado en el mando del *Europa* recién llegado de Indias⁶⁹⁸.

Mallorca con 16, Bayona con 14 y Barcelona con 11. En el País Vasco predominaron las fragatas con un armamento que osciló entre los 24 cañones y los 8, mientras que en el Estrecho y en el Mediterráneo predominaron los jabeques de 40 toneladas de porte y vela cuadrada, aunque también se utilizaron embarcaciones menores como los pingues, saetías, falúas, galeotas, fragatillas, barcas y londros. Algunas obras sobre el corso en las distintas costas españolas son: OCAÑA TORRES, M. L.: *El corso Marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algeciras 1993; ALONSO Álvarez, L.: “Curso y contrabando en la Galicia del siglo XVIII” en LÓPEZ NADAL, G.: *VIII Jornadas d’Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme y contraband, (23-25 novembre de 1989)*, Palma de Mallorca, 1990. MARTÍNEZ SHAW, C.: “Un mal negocio: el corso catalán durante la Guerra de las Trece Colonias” en LÓPEZ NADAL, G.: *El comerç alternatiu...*, pp. 189-199. BARRIO GOZALO, M.: “El corso norteafricano y su incidencia en el principado de Cataluña durante el s. XVIII” en *Anales de l’Institut d’Estudis Gironins*, 27, 1984, pp. 313-327.

⁶⁹⁶ AGS, SM, leg. 399, doc. 480-545, correspondencia cursada entre la Secretaría de Marina e Indias y los departamentos de Ferrol, Cádiz y la comisaría de Marina de San Sebastián a lo largo de 1744 y 1745, para extremar las precauciones con el fin de evitar apresamientos de naves por parte de los navíos ingleses que patrullan en el Cantábrico y a lo largo de la costa atlántica.

⁶⁹⁷ AGS, SM, leg. 399, doc. 432, Ensenada a Torres, El Pardo, 21 de enero de 1745.

⁶⁹⁸ AGS, SM, leg. 12, exp. 116. Nombramiento del jefe de escuadra Cosme Álvarez como comandante de la escuadra de guerra del Ferrol sustituyendo al marqués de Vistalegre, a

Como Arriaga participó en las expediciones realizadas por la escuadra hasta septiembre de 1747, a pesar de que tampoco en esta ocasión hemos podido encontrar referencias directas a su persona, sólo a su navío, pues, como ya hemos visto en otras campañas descritas anteriormente en las que participó, la correspondencia de oficio con la Secretaría de Marina la mantenía siempre el comandante de la escuadra, permaneciendo en el anonimato el resto de oficiales, incluso los comandantes de los navíos que formaban las escuadras, hemos creído necesario describir brevemente algunas actuaciones de esta escuadra que comandó Cosme Álvarez, pues forman parte de la biografía de nuestro protagonista.

Ya mencionamos que, desde finales de 1744, en la Secretaría de Marina se tenían noticias de que se estaba equipando un nuevo armamento en Inglaterra, al mando del contralmirante Dawers, destinado a interceptar en el Atlántico la llegada de la escuadra de Torres, que consiguió esquivarlo felizmente⁶⁹⁹. Con el fin de estar informado de los movimientos de los muchos corsarios y de las escuadras inglesas enviadas a patrullar en el Atlántico desde la entrada de Francia en la guerra, a mediados de 1744, Ensenada había enviado al marino Juan de Lángara y Arizmendi a Lisboa⁷⁰⁰. La noticia de este incremento de escuadrones ingleses al acecho de nuestros navíos se correspondía con el consecuente incremento de capturas de corsarios españoles en el Atlántico por parte de los corsarios ingleses y del descenso de las realizadas por los corsarios hispanos⁷⁰¹. Este hecho fue decisivo para que Ensenada, en enero de 1745, ordenara reparar y armar la escuadra de la que

quien se entregó el mando de uno de los navíos que formaban la escuadra: el *Castilla*. *Ibidem*, leg. 399, doc. 454, 21 de enero de 1745. Extracto de la revista efectuada al navío la Europa, siendo su comandante el capitán de fragata D. Julián de Arriaga.

⁶⁹⁹ *Ibidem*, leg. 399, doc. 483-485 y ss., Madrid, 23 de noviembre de 1744, Ensenada a los tenientes de fragata Juan de Zabaleta y Jacinto de Aróstegui entre otros, todos ellos comandantes de varias embarcaciones corsarias de San Sebastián, fletadas por la Secretaría de Marina, que, al mando de oficiales de la Armada, fueron destacadas a las Azores con la misión de patrullar e informar sobre movimientos de embarcaciones inglesas y de esperar a la flota de Torres y entregarle pliegos de la Corte con información detallada y actualizada sobre la situación de varias escuadras inglesas que le esperaban para interceptarle.

⁷⁰⁰ AGS, SM, leg. 711. Este legajo contiene la cifra para la correspondencia confidencial de Lángara con la Secretaría de Marina, así como las cartas, muchas cifradas, enviadas por éste entre 1744 y 1749. Sobre los servicios secretos de espionaje organizados por Ensenada a partir de 1746 véase: TARACHA, C.: "El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI", en *Brocar*, 2001, 25, pp. 109-122. Sobre el marino Juan de Lángara: BARBUDO DUARTE, E.: "Los dos Lángara", en *Revista General de Marina*, nº CXXX, Madrid, 1946.

⁷⁰¹ OTERO LANA, E.: *La guerra de la Oreja...*, pp. 105-109.

formó parte Arriaga, para emplearla patrullando las costas atlánticas contra el corso inglés⁷⁰².

En julio la escuadra de Álvarez estuvo finalmente operativa y empezó a realizar misiones de patrulla, cubriendo las Azores, los cabos de San Vicente y Santa María y las costas portuguesa y gallega. A finales de septiembre se encomendó a Álvarez⁷⁰³, la misión reservada de que los navíos de su escuadra dieran cobertura a las dos fragatas fletadas en San Sebastián, *San Ciríaco* y la *Peña de Francia*, destinadas al envío de armamento y dinero al pretendiente Estuardo hasta las playas del Oeste de Escocia. Se le pidió que destinara a dos tenientes de la escuadra como comandantes de las fragatas, manteniendo el máximo sigilo sobre la misión por tratarse de una “comisión del real servicio”⁷⁰⁴.

La explicación del espectacular incremento de corsarios y buques de guerra ingleses acechando el regreso de los navíos de Indias durante el otoño de 1745 la había comunicado a la Corte española, en diciembre de 1744, el príncipe de Campoflorido⁷⁰⁵, su embajador en la Corte de Versalles, y no fue otra que el apresamiento que algunos corsarios ingleses habían hecho en el otoño de 1744 de varios registros con mercancías de comerciantes franceses y españoles provenientes del Mar del Sur. Entre la correspondencia incautada encontraron un aviso anunciando el envío, en octubre de 1745, desde los

⁷⁰² AGS, SM, leg. 399, doc. 850, Ensenada a Villarias, 3 de enero de 1746. Ensenada confirmó a Villarias tener ya dadas “de antemano” providencias a las escuadras de Cádiz y Ferrol para que los buques de guerra españoles no sólo cruzaran constantemente sobre las Azores, sino que extendieran su corso por los cabos y a lo largo de toda la costa atlántica para limpiar sus aguas de corsarios ingleses.

⁷⁰³ AGS SM, leg. 437. San Ildefonso, 26 de septiembre de 1745. Instrucciones de la Secretaría de Marina a los comandantes de las fragatas *San Ciríaco* y *La Peña de Francia* para llevar dinero y armas al pretendiente al trono inglés en Escocia.

⁷⁰⁴ *Ibidem*, Ensenada a Bernardino Freyre, San Ildefonso, 28 de septiembre de 1745. Anunciándole el envío de dos créditos cuyo importe debe entregar a los dos tenientes que destine Cosme Álvarez para mandar las fragatas fletadas en San Sebastián y destinadas a llevar la ayuda a Escocia que deben zarpar de Ferrol escoltadas por los navíos de la escuadra de Álvarez. *Ibidem*, Bernardino Freyre a Ensenada, Ferrol, 6 de octubre de 1745 confirmando el recibo de dos créditos contra la Renta del tabaco y Aduanas por 720.000 reales para ser entregados a los comandantes de las dos fragatas destinadas a las costas de Escocia. Confirma también haber embarcado en las fragatas 5.000 fusiles, 300 quintales de balas, 200 de pólvora y víveres para 90 días, dando pan fresco y raciones de tierra a las tripulaciones en tanto no se hagan a la vela.

⁷⁰⁵ OZANAM, D.: “Los embajadores españoles en Francia durante el reinado de Felipe V” en PEREIRA IGLESIAS, J. L.: (coord.) *Felipe V de Borbón (1701-1746)*, *Actas del Congreso de San Fernando (Cádiz), de 27 de noviembre a 1 de diciembre de 2000*, Córdoba, 2002, pp. 581-612. Sobre Luis Reggío Branciforte Saladito y Colonna, príncipe de Campoflorido véase pp. 603-608.

puertos del Mar del Sur de 24 millones de libras a bordo de los navíos mercantes *Héctor* y *Enrique*⁷⁰⁶.

La llegada a las costas españolas de ambos mercantes se esperaba entre marzo y abril de 1746, por lo que el conde de Maurepas solicitó formalmente al secretario de Estado Villarias el envío urgente desde Cádiz de seis tartanas a distintos puntos a lo largo de la costa atlántica sudamericana, por los que estaba previsto navegaran los registros en su viaje de vuelta a España para encontrarlos, prevenirlos y que, sin entrar en ningún puerto americano, navegasen en derechura a las Azores, dónde una escuadra francesa les estaría esperando para convoyarlos⁷⁰⁷.

Villarias pasó la solicitud a Ensenada⁷⁰⁸, quien a pesar de no considerarla oportuna, porque las tartanas llegarían a América en marzo, coincidiendo con la arribada de los registros a España⁷⁰⁹, en aras del Pacto de Familia ordenó urgentemente su despacho al intendente gaditano, Alejo Gutiérrez de Rubalcaba⁷¹⁰, redactando las instrucciones para los comandantes de las tartanas, respetando todas las sugerencias hechas por el conde de Maurepas, a las que, sin embargo, añadió órdenes de su propia cosecha, conducentes a garantizar el resguardo de los mercantes.

Aprovechando que Maurepas había prometido el envío a las Azores desde Brest de una escuadra de guerra francesa similar o superior a la de Álvarez, Ensenada le ordenó que incorporara a sus cuatro navíos los franceses para que conjuntamente no sólo cruzaran ante las Azores a la espera de los mercantes, sino que extendieran su curso a lo largo de toda la

⁷⁰⁶ *Ibíd.*, doc. 845, copia de carta del príncipe de Campoflorido a Villarias del 23 de diciembre de 1745, adjuntando una memoria de conde de Maurepas en la que exponía las providencias que consideraba convenientes tomara la corte española para evitar la captura del *Héctor* y del *Enrique*.

⁷⁰⁷ *Ibíd.*, dos tartanas debían dirigirse a patrullar desde la isla de Santa Catalina, frente a la costa de Brasil, hasta Montevideo. Tres debían patrullar a la altura de Cayenne, entre el Amazonas y el Orinoco, y la última debía dirigirse a Puerto Rico por si los registros hubieran pasado ya las Antillas.

⁷⁰⁸ *Ibíd.*, doc. 850, Villarias a Ensenada adjuntándole la de Campoflorido, 1 de enero de 1746.

⁷⁰⁹ Las tartanas zarparon en enero de Cádiz. La que se dirigió a Cayenne llegó allí el 11 de marzo sin encontrar navío alguno en su navegación. El gobernador de aquella plaza francesa le advirtió del peligro de permanecer cruzando aquella costa como se le había ordenado, siguiendo instrucciones de Maurepas, por las fuertes corrientes que reinaban. La tartana permaneció en el puerto hasta mayo, en que emprendió el viaje de regreso sin haber oído nada de los mercantes. *Ibíd.*, doc. 925, Rubalcaba a Ensenada, Cádiz, 28 de junio de 1746.

⁷¹⁰ *Ibíd.*, doc 846, Ensenada a Rubalcaba, El Pardo, 3 de enero de 1746.

costa atlántica, empleándose a conciencia contra los corsarios ingleses para “limpiar de ellos las aguas del océano”⁷¹¹.

Para coordinar el inicio de esta nueva expedición conjunta la maquinaria administrativa de la Secretaría de Marina se puso en marcha, copiando y enviando con correos extraordinarios las órdenes de Ensenada a todos los que tenían que intervenir en ella. El mismo día que Ensenada confirmó a Villarias que incrementaría las providencias que ya tenía dadas para el resguardo de los mercantes que venían de Indias, puso en marcha, mediante las órdenes pertinentes a los intendentes de Cádiz y Ferrol, al comandante del departamento de Cádiz y al comandante de la escuadra de corso de Ferrol, Cosme Álvarez, la campaña conjunta franco-española y el envío desde Cádiz de las tartanas solicitadas por Francia⁷¹².

Las órdenes de Ensenada y el envío de dinero desde la Secretaría de Marina para pagar los atrasos y los gastos de mesa que se les debían a los comandantes de los cuatro navíos de la escuadra, así como para cubrir los gastos de uniformes de abrigo para la marinería, enviados al intendente Freyre, se cruzaron con la carta de Álvarez en la que denunciaba la precariedad de los oficiales de su escuadra y la petición a Ensenada para que socorriera con ropas de abrigo a las tripulaciones, a las que “la suma pobreza y desnudez ha producido muchas enfermedades, de las que se hallan muchos en el hospital por los grandes fríos y lluvias que continuamente reinan en este clima”⁷¹³. Álvarez en la misma carta le advertía de que, para emprender una prolongada misión de corso, los navíos de la escuadra necesitaban pequeñas reparaciones y completar la marinería.

Mientras se llevaban a cabo estos trabajos, el jefe de escuadra José Pizarro, al mando del *Asia*, proveniente del Pacífico, dónde había sido enviado en 1740 a defender el virreinato peruano del ataque de la escuadra del almirante Anson, pudo burlar cuantos navíos ingleses le habían estado esperando frente a las Azores, llegando a la costa de Galicia. No tuvo la misma suerte con los que patrullaban a la altura del puerto ferrolano, por lo que

⁷¹¹ *Ibidem* doc. 850, Ensenada a Villarias, 3 de enero de 1746 y doc. 896, Ensenada a Álvarez, El Pardo, 9 de enero de 1746.

⁷¹² *Ibidem*, El Pardo 3 de enero de 1746, doc. 846 y 866, Ensenada a Rubalcaba. Ordenándole que fletara, habilitara y armara las seis tartanas. Doc. 854, Ensenada a Bernardino Freire, ordenándole dispusiera la salida a la mar de los cuatro navíos de la escuadra de Álvarez, para lo que se le enviaron 120 millones de reales de vellón para socorrer a sus comandantes con tres pagas de gratificación de mesa y comprar ropas en La Coruña para que los comandantes las repartieran entre la marinería. Doc. 896, Ensenada a Cosme Álvarez con las órdenes para la campaña. Doc. 851, Ensenada a Francisco de Liaño, comandante del departamento de Cádiz, ordenándole que pusiera a disposición de Rubalcaba los oficiales de Marina que éste le solicitara para tripular las seis tartanas.

⁷¹³ *Ibidem*, docs. 859 y 860, Álvarez a Ensenada, Ferrol, 8 de enero de 1746.

se dirigió al de Corcubión. Desde allí, tras desembarcar una importante suma de caudales para que fueran transportados en mulas a La Coruña, puso rumbo de nuevo hacia Ferrol llevando en su conserva un corsario gallego que le había estado esperando frente a la ría con su presa inglesa para navegar juntos.

El correo extraordinario que llevó esta grata noticia a la Corte llegó antes de que Álvarez hubiera zarpado a su misión en las Azores, por lo que Ensenada le ordenó que pretextando no poder hacerse a la vela hacia su destino por mal tiempo, fondeara en la ría de Cariño, donde debía esperar a Pizarro para convoyarle hasta Ferrol⁷¹⁴.

Debido a que el proveedor de víveres de la Marina en Galicia no tenía almacenados más que para avituallar los navíos con tres meses de víveres, el intendente Freyre necesitó dos semanas más de lo habitual para habilitar la escuadra de Álvarez⁷¹⁵, que finalmente pudo zarpar el 10 de febrero. Cosme Álvarez, buen conocedor de la costa gallega, decidió navegar al encuentro de Pizarro en vez de entrar y fondear en la ría de Cariño esperando el paso del *Asia* como le había ordenado Ensenada. Trataba así de evitar que los navíos de su escuadra corrieran riesgos innecesarios entrando por la angosta embocadura de la ría, llena de escollos, con los fuertes vientos reinantes del suroeste⁷¹⁶.

Como ocurría con frecuencia, la adversa climatología condicionó la aparente rutinaria misión de escolta encomendada a la escuadra de Álvarez. Al salir del puerto ferrolano a media mañana, el *Glorioso* quedó embarrado frente al Castillo de San Felipe, teniendo que mantenerse al paio en medio de fuertes vientos los otros tres navíos hasta que al atardecer la marea subió lo suficiente para permitirle alcanzarlos.

Bajo una fuerte tormenta de lluvia y granizo la escuadra consiguió mantenerse a la capa frente a Finisterre durante dos días hasta que avistaron al *Asia* y su convoy y lo incorporaron a su conserva. Las fuertes rachas de viento y la mar gruesa dispersaron al *Glorioso* y al *Castilla*. El *San Felipe*, capitana de la escuadra, y el *Europa* consiguieron mantenerse unidos, capeando un día y medio junto al *Asia*, que en un momento de calma les hizo señales de estar falto de víveres. La calma fue aprovechada por los comandantes Álvarez y Arriaga para echar los botes al agua y socorrer a su compañero. Finalmente el 19 de febrero consiguieron entrar y fondear en el

⁷¹⁴ *Ibidem*, doc. 899, Ensenada a Álvarez, El Pardo, 28 de enero de 1746.

⁷¹⁵ *Ibidem*, doc. 895, Bernardino Freyre a Ensenada, 26 de enero de 1746.

⁷¹⁶ *Ibidem*, doc. 915, Álvarez a Ensenada, 19 de febrero de 1746.

puerto ferrolano, con sus arboladuras bastante deterioradas por los embates del viento⁷¹⁷.

Tanto Juan de Lángara como el duque de Sotomayor, embajador en Lisboa, habían enviado a la Corte noticias sobre los movimientos de la escuadra inglesa, compuesta por doce navíos, que cruzaba sobre los cabos de San Vicente y de Santa Maria, así como de las órdenes que había dado el almirante Anson a algunos navíos de su escuadra de permanecer cruzando sobre la costa gallega, cuando se enteró de la próxima llegada a España en el invierno de 1746 de algunos registros sueltos⁷¹⁸ y de una escuadra de la Armada con caudales, al mando del jefe de escuadra Benito Antonio de Spínola⁷¹⁹.

En octubre Juan de Lángara confirmó la presencia frente al Cabo de San Vicente de la escuadra de Anson esperando a Spínola para interceptarle. La escuadra de Álvarez fue puesta sobre aviso de este nuevo peligro y una vez más salió al encuentro de la de Spínola para poder darle escolta hasta Ferrol⁷²⁰. Sin embargo, ante semejante presión, Ensenada decidió no arriesgar los caudales que traía Spínola, y le ordenó posponer su venida a España⁷²¹.

La dinámica de la guerra materializada en los movimientos de las escuadras inglesas obligaba a Ensenada a improvisar, enviando los buques de la escuadra de Ferrol en cada momento a apagar el fuego que más ardía, a pesar de que esto significara un constante trasiego de órdenes y contraórdenes desde la Secretaría a los departamentos Marítimos y a los comandantes de las

⁷¹⁷ *Ibíd.*, doc. 914, ÁLVAREZ, C.: “Extracto de mi diario desde el día 10 de febrero de 1746 hasta el 19 del mismo mes y año”.

⁷¹⁸ AGS, SM, leg. 399, doc. 945, Juan de Lángara a Ensenada, Lisboa, 11 de octubre de 1746: “Ayer después del correo entraron en esta ría dos navíos de guerra de 60 y 70 cañones. Suponen que los separó de la escuadra que manda el almirante Anson un viento tempestuoso, pero no habiéndose aquí en estos días experimentado ninguno que pudiera obligarles a tomar este ni otro puerto, me persuado solicitan noticias, mayormente cuando confiesan que el destino de la escuadra está sobre el Cabo de San Vicente, donde irán a incorporarse a esta”.

⁷¹⁹ AGS, SM, leg. 399, doc. 944, Juan de Lángara a Ensenada, Lisboa, 28 de junio de 1746: “Con la llegada del paquebote de Inglaterra que entró aquí el 26 de este mes he sabido queda el Almirantazgo dando providencia para enviar escuadra a encontrar una que han comprendido debe venir de La Habana con caudales para España en la entrada del venidero invierno”.

⁷²⁰ *Ibíd.*, doc. 950: Madrid, 20.10.46 Ensenada a Benito Antonio Spínola: “El rey noticioso de que en los cabos de San Vicente cruzaba el 12 del corriente una escuadra inglesa de 12 navíos y que según avisos de Lisboa cruzaba otra escuadra en la costa de Galicia, ha determinado que de Ferrol salgan 2 embarcaciones a cargo de oficiales de reconocida buena conducta para que recorriendo la costa de Galicia desde cabo Ortigal hasta Finisterre esperen a ve por los rumbos que se cree pueda venir con los navíos de su cargo y le den todas las noticias tocantes a enemigos que puedan haber adquirido a fin de que ve regle su navegación para asegurar su escuadra y los mercantes que convoya al puerto que tuviere por conveniente atracar”.

⁷²¹ AGS, SM, leg. 400, doc. 25.

escuadras en acción. Lamentablemente, la escuadra de Ferrol, debido al fuerte deterioro experimentado por sus navíos en las expediciones que protagonizaron y a la dificultad de conseguir pertrechos en Galicia para las reparaciones inmediatas, no siempre estuvo operativa para que los cuatro navíos que la formaban entraran juntos en acción cuando se necesitó.

Lo ocurrido en marzo de 1746 es buena prueba de ello. Con el fin de poder reponer las arboladuras deterioradas por las inclemencias del tiempo durante la última salida efectuada por los buques de la escuadra y el *Asia*, Ensenada, en marzo de 1746, había ordenado al intendente gaditano, Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, enviar a Ferrol, urgentemente, en una embarcación, toda la jarcia almacenada en La Carraca. El envío se demoró y la embarcación fletada para transportar la jarcia, una gabarra, fue apresada por un corsario inglés durante la travesía. Rubalcaba fue seriamente reprendido por Ensenada, quien ordenó que en adelante dichos transportes se realizaran en embarcaciones de buena vela, con capacidad para huir cuando los corsarios intentaran darles caza⁷²².

Este incidente ocasionó un considerable retraso a la escuadra de Álvarez en el cumplimiento de la orden de incorporar a su conserva una escuadra francesa que les esperaba frente a la ría de Ferrol para patrullar juntos. Para evitar las consiguientes protestas de la Corte francesa y dar tiempo a que llegara la jarcia, Ensenada cambió las órdenes iniciales, pidiendo a Álvarez que mantuviera su escuadra al ancla dentro de la ría simulando algún pretexto para no zarpar. Sólo se le autorizaba a hacerse a la vela en caso de tener que acudir en apoyo de alguno de los navíos españoles que se esperaba llegaran de América con caudales⁷²³.

Muchas fueron las ocasiones a lo largo de esta época en las que Ensenada pidió a Cosme Álvarez que pusiera a disposición del intendente ferrolano dos de sus mejores oficiales para mandar las fragatas-correo destinadas a La Habana, que se veían obligadas a zarpar desde Corcubión para evitar a los muchos navíos ingleses que patrullaban frente al puerto de Ferrol⁷²⁴. La mayoría de las veces Cosme Álvarez tuvo que enviar algunos navíos de su escuadra para que abrieran paso desde Corcubión hacia alta mar a los registros-correo debido al bloqueo al que también este pequeño puerto fue sometido cuando la escuadra inglesa se percató de que era la alternativa a Ferrol⁷²⁵. Durante estas misiones de escolta y patrulla encomendadas a los

⁷²² *Ibíd.*, leg. 314, Rubalcaba a Ensenada, Cádiz, 22, 29 y 29 de marzo de 1746. Secretaría de Marina a Rubalcaba, 7 y 24 de junio de 1746.

⁷²³ *Ibíd.*, doc. 916, Ensenada a Álvarez, El Pardo, 26 de febrero de 1746.

⁷²⁴ *Ibíd.*, doc. 928, Ensenada a Álvarez, El Pardo, 19 de febrero de 1746.

⁷²⁵ *Ibíd.*, doc. 917, Ensenada a Álvarez, El Pardo, 26 de febrero de 1746.

navíos de la escuadra ferrolana, los buques sufrieron los incidentes propios de los enfrentamientos con el enemigo, y sólo gracias a la pericia de sus respectivos comandantes no fueron destruidos como ocurrió con *el Glorioso* poco antes de firmarse la Paz de Aquisgrán⁷²⁶.

Hemos mencionado sólo algunas de las operaciones en las que intervino la escuadra como botón de muestra de su permanente actividad durante estos años de guerra, ya que muchas de estas misiones las realizó el *Europa* mandado por Julián de Arriaga mientras éste permaneció destinado en Ferrol.

El 9 de julio de 1746 fallecía Felipe V, sucediéndole en el trono su hijo Fernando VI, profundamente decepcionado y resentido con Francia tras el acuerdo secreto que había firmado el marqués d'Argenson con el rey de Cerdeña en diciembre de 1745, en el que no se tuvieron en cuenta los intereses españoles⁷²⁷. Tras un primer año de reinado en el que tuvieron lugar profundos cambios en la Corte, también se dio un giro radical a la política exterior, claramente sintetizado en las palabras que se atribuyen al propio monarca, quien “no quería ser gobernado por Francia” y deseaba por encima de todo “paz con Inglaterra y guerra con nadie”⁷²⁸.

Ensenada fue el único ministro que se libró de la depuración de antiguos servidores de su padre llevada a cabo por Fernando VI. Con las negociaciones para el tratado de paz, que pusiera fin a la guerra con Inglaterra iniciada en 1739, en marcha, a partir del verano de 1747 Ensenada se vio liberado de tener que seguir financiando la guerra y retomó con un enorme ímpetu su proyecto de reforma para la Marina iniciado durante los años que presidió la Secretaría del Almirantazgo. Como había hecho entonces, también en esta ocasión se rodeó de marinos profesionales con experiencia, que además le fueran fieles, para delegar en ellos, a través de Juntas de expertos, la elaboración de sus proyectos y su puesta en práctica. La creación de Juntas consultivas en la que expertos en los temas a tratar deliberaran y desarrollaran los proyectos concretos que se les encomendaban no era ninguna novedad en la Administración española, como hemos visto al principio de este trabajo.

También Ensenada, con tres ministerios a su cargo, recurrió de forma habitual a los dictámenes elaborados por estas juntas para gobernar⁷²⁹. Por la

⁷²⁶ Las incidencias del heroico combate del *Glorioso* contra una escuadra inglesa en las costas de Portugal en: AGS, SM, leg. 400, doc. 316 y ss.

⁷²⁷ OZANAM, D.: “La política exterior...” p. 632.

⁷²⁸ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Fernando VI...*, p. 46.

⁷²⁹ Sobre la creación de juntas consultivas por Ensenada véase MIJARES PÉREZ, L.: “Programa político para América del marqués de la Ensenada” en *Revista de Historia de América*, 81, 1976, pp. 82-130.

escasez de documentación sobre las propias juntas es imposible reconstruir la vida y la labor de las que creó Ensenada para tratar los asuntos de la Marina. Sin embargo sí contamos con el fruto del trabajo de esas juntas en forma de los muchos proyectos reformistas que vieron la luz precisamente a partir de los últimos años de la década de los cuarenta y primeros de los cincuenta. Sírvanos de ejemplo los trabajos sobre contratación naval de la junta creada al efecto o las Ordenanzas de Marina publicadas en 1748 a raíz de los trabajos previos realizados por otra⁷³⁰.

Uno de esos marinos que en esta época empezaron a colaborar estrechamente con Ensenada fue Arriaga. Lamentablemente ignoramos para qué trabajo concreto el marqués de la Ensenada reclamó, en septiembre de 1747, repentinamente, la presencia de Julián de Arriaga en la Corte en “comisión del real servicio”⁷³¹, pero lo cierto es que contó con él, iniciándose a partir de ese momento una estrecha colaboración entre ambos para promover la Marina.

Arriaga permaneció un año en la Corte trabajando en el entorno inmediato de Ensenada, consiguiendo no sólo ganarse la confianza del ministro, sino que éste considerara su valía profesional, ya que le entregó el mando de la primera acción de guerra naval que emprendió en septiembre de 1748, apenas pactado el Tratado de Paz de Aquisgrán: una expedición de castigo contra los argelinos que contemplaba la destrucción de la fortaleza de Argel.

⁷³⁰ AMN, Ms. 883. Ordenanzas de la Armada de 1748.

⁷³¹ AGS, SM, leg. 13, exp. 6: “A Don Julián de Arriaga se le llamó a la Corte para fines del servicio del Rey. Se le dieron las correspondientes órdenes a D. Cosme Álvarez y a D. Bernardino Freyre”.

CAPITULO8 LA CAMPAÑA DE CORSO DE 1748-49 EN EL MEDITERRÁNEO.

8.1. El primer intento de destruir el puerto de Argel.

La conquista de la plaza de Orán realizada en una operación conjunta del Ejército y la Armada en julio de 1732 fue un éxito, regresando el grueso de la flota con gran parte de las fuerzas a la península durante el mes de septiembre⁷³². Para consolidar la conquista se estacionaron permanentemente tropas en la reconquistada plaza de Orán.

La presencia tan cercana a su puerto de los regimientos españoles estacionados en la plaza de Orán y las numerosas embarcaciones de guerra que patrullaron desde entonces las cercanías de su entorno provocaron en los argelinos el temor a un ataque a su capital, Argel, por lo que incrementaron la presencia de sus jabeques corsarios en el Mediterráneo reforzados en sus campañas por embarcaciones y tripulaciones otomanas. Por igual motivo incrementaron la actividad de corso que habitualmente practicaban contra los navíos que cruzaban el Mediterráneo y el área del Estrecho, así como contra las poblaciones costeras españolas e italianas⁷³³.

Para contener este incremento de ataques de argelinos a naves y poblaciones españolas Patiño dispuso que las viejas galeras de la Escuadra de Galeras con sede en Cartagena, que permanecía al mando del teniente general Miguel Reggio, hiciera el corso permanentemente por aguas mediterráneas, contribuyendo a la defensa de los presidios norteafricanos al tiempo que escoltaba a las embarcaciones que transportaban tropas de reemplazo, caballerías para los regimientos de dragones, víveres y pertrechos militares a Orán.

⁷³² AGS, SM, leg. 429. Sobre las relaciones españolas con la plaza de Orán véase: SÁNCHEZ ORTEGA, H.: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Toledo, 1991.

⁷³³ FONTENAY, M., TENENTI, A.: "Course et piraterie mediterranéennes de la fin de Moyen Age au debut du XIXème siècle" en *Course et piraterie*, Paris, 1975, pp. 75-136. BONO, S.: *I corsari barbareschi*, Torino, 1964. GARCÍA BAQUERO, A.: *Cádiz...*, t. I, pp. 377-379.

Con la intención de reforzar la acción de las galeras se pidió ayuda a la orden de Malta⁷³⁴, que, dada la estrecha relación que siempre mantuvo con la Corona a través de los numerosos caballeros que habían ingresado en la Armada, siempre se prestó dispuesta a colaborar. Patiño decidió además armar dos escuadras en corso compuestas por dos navíos de línea cada una para que hostigaran a los bajeles argelinos y otomanos junto con los de las escuadras de Malta. Simultáneamente había ordenado al jefe de escuadra, Blas de Lezo, armar los navíos *Princesa* y *Real Familia* para que patrullaran permanentemente las costas españolas, incluyendo las islas Baleares y los puertos toscanos⁷³⁵.

El mando de las operaciones de las escuadras destinadas a llevar a cabo este despliegue defensivo se lo entregó al teniente general Antonio Serrano, y el de las dos escuadras que debían ir a Malta, respectivamente, a Andrés Reggio y al conde de Clavijo. La escuadra de Reggio la formaron los navíos *Galga* y *Guipuzcoana*, y la de Clavijo, que aún se encontraba en el puerto de La Spezia, el *Hércules* y el *Castilla*. En febrero de 1733 ambos capitanes recibieron la orden de ir a Malta a reunirse con la escuadra de la Orden para hacer juntas el corso contra argelinos y turcos.

Se había previsto que esta campaña durase inicialmente hasta octubre, época en que habitualmente las naves maltesas se retiraban a su puerto para invernar. Sin embargo, la Secretaría de Marina ordenó finalizar la campaña de hostigamiento a los argelinos antes de lo previsto, debido a que la Corte había decido dar prioridad a la expedición destinada a estacionar tropas del Ejército en los ducados italianos de Parma Piacenza y Toscana. Para ello se estaba pertrechando una flota destinada a transportar a Italia al infante Don Carlos junto a los regimientos que iban a quedar estacionados en los ducados⁷³⁶.

En las instrucciones que Patiño había enviado al teniente general Antonio Serrano para la ofensiva contra los argelinos se menciona el proyecto

⁷³⁴ AGS, SM, leg. 430-1. Abundante correspondencia de 1733 entre Miguel Reggio, príncipe de Campoflorido, jefe de la escuadra de Galeras y caballero sanjuanista, su hermano Andrés Reggio, oficial de la Armada al mando de una de las escuadras armadas en corso y el Gran Maestre de la Orden de San Juan sobre armamentos de la escuadra de la Orden contra argelinos y turcos y su puesta a disposición de la Armada de España para hacer conjuntamente el corso contra argelinos durante ese año para frenar el incremento de sus ataques. *Ibidem*,

⁷³⁵ AGS, SM, leg. 429, Patiño a Blas de Lezo, 26 de diciembre de 1732. Enviándole la orden e instrucciones para iniciar una campaña en el Mediterráneo contra el corso argelino al mando del *Princesa* y el *Real Familia*.

⁷³⁶ AGS, SM leg. 430-2. Correspondencia de 1733 entre Andrés Reggio y el conde de Clavijo con Patiño sobre incidencias de sus respectivas escuadras durante la campaña.

de bombardear la plaza de Argel, que no se llevó a cabo al quedar interrumpida la campaña⁷³⁷.

8.1 Arriaga al mando de un nuevo intento de destruir el puerto de Argel y la flota corsaria argelina, 1749

El proyecto iniciado por Patiño fue retomado por el marqués de la Ensenada en 1748 en un contexto muy diferente. En el verano de 1748 cuando el embajador español en la Corte francesa, Jaime Masones de Lima⁷³⁸, todavía estaba negociando los últimos flecos de la Paz de Aquisgrán, tras la firma de los preliminares en junio, arreciaron los ataques de los corsarios argelinos contra los mercantes españoles, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Era un momento en que, con el tratado de paz que finalmente se firmó en octubre de ese mismo año, España iniciaba un período de neutralidad con las potencias europeas que le iba a permitir llevar a cabo el objetivo

⁷³⁷ AGS SM, leg. 430-1. Correspondencia de 1733 entre Antonio Serrano, comandante de la escuadra de corso armada en Cartagena, y José Patiño sobre hostigamiento de argelinos, presas y proyecto de bombardear la plaza de Argel. A Serrano se le entregó el mando de la flota destinada a transportar el ejército a Italia en el verano de 1733, sustituyéndole el conde de Clavijo en el mando de la escuadra de corso formada por dos navíos, hasta que por el fallecimiento de Serrano, a finales de agosto, también le sustituyó al mando de la flota destinada a Italia.

Ibídem: Correspondencia entre el comisario de guerra de Marina de Cartagena, Juan José Sereno, y Patiño en la que le informa de las salidas y llegadas de las galeras hacia Orán, solas o junto a los navíos de Malta, carga que transportan, navíos de transporte a los que escoltan, incidentes con buques argelinos, presas, botines.

Ibídem: Conjunto de cartas de los comandantes de las galeras entregadas a los escribanos de algunos puertos mediterráneos como el de Alicante, cuyo escribano era Tomás Bayona, para que, a su vez, las remitieran a Patiño informándole de los combates acaecidos con bajeles moros. Sirva de ejemplo la carta del 9 de noviembre de 1733 enviada por Felipe de Borja, capitán de la galera *La Soledad* que había conseguido rendir una saetía argelina después de un largo combate frente al Cabo de la Huerta. Dicha saetía había salido junto a otra y un pingue de Argel 20 días antes, dirigiéndose hacia la costa catalana, donde, sobre Barcelona, habían apresado un mercante con 5 tripulantes. O la de Antonio Rato, capitán de la galera *San José*, también del 9 de noviembre, que informa del apresamiento de la otra saetía y de cómo entre ambos capitanes se habían repartido los 129 moros apresados, teniendo que dejarlos en cueros para prevenir incidentes, arrojando atadas a lastres sus ropas junto con banderas de otros países que llevaban a bordo. Algunos moros se habían echado al agua, ordenando el capitán, y posteriormente el jefe de la escuadra, Miguel Reggio, que los persiguieran en tierra. Informa también del botín de una de las saetías argelinas, formado por 12 cañones, 20 pedreros, 12 barriles de pólvora. La correspondencia de 1733 refleja muchos enfrentamientos con argelinos y bastantes apresamientos de pequeñas embarcaciones.

⁷³⁸ OZANAM, D.: (ed.) *Un español en la corte...*.

prioritario de recuperación nacional, según el proyecto pacifista del secretario de Estado, José de Carvajal⁷³⁹, que Fernando VI apoyó de forma decidida⁷⁴⁰.

Carvajal pretendía mantener la paz con las potencias europeas por encima de todo, basándose en unas ilusorias buenas relaciones familiares entre las casas reinantes y una activa y conciliadora diplomacia. Superada que no olvidada la decepción sufrida por la indefensión de los intereses españoles que había hecho Francia en las negociaciones del Tratado de Paz, esperaba con optimismo que mediante la neutralidad España pudiera distanciarse políticamente de Francia, al tiempo que llevaba a cabo un acercamiento a Inglaterra, Portugal y Austria.

Por su parte, el marqués de la Ensenada, segundo hombre fuerte del gobierno, tenía su propio proyecto de recuperación nacional y económica⁷⁴¹, bastante más realista y pragmático, cuyo objetivo final era fortalecer al Estado, preparando una Armada poderosa de cara a una, para él, inevitable futura confrontación con Inglaterra⁷⁴². Ambos ministros compartían preocupaciones sobre la situación del país y coincidían en que éste, agotado por la continuada actividad bélica desde el inicio del reinado de Felipe V, necesitaba urgentemente un prolongado período de paz para recuperarse económicamente.

Desde este firme convencimiento, y con una Armada en una situación tan lamentable como la que se encontró Patiño en 1717, con apenas treinta y siete bajeles disponibles⁷⁴³, Ensenada en 1746 no dudó en presentar al recién

⁷³⁹ Sobre Carvajal y su ideología política véase: GÓMEZ MOLLEDA, M. D.: "El pensamiento de Carvajal y la política internacional española en el s. XVIII" en *Hispania*, t. 15, (1955), pp. 117-137. OZANAM, D.: *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada ente D. José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749*, Madrid, 1975. DELGADO BARRADO, J. M.: *El proyecto político de Carvajal. Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*, Madrid, 2001. LÓPEZ-CORDÓN, M. V.: "Carvajal y la política exterior de la Monarquía española" en DELGADO BARRADO, J. M. y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: (coords.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, 2002, pp. 22-44. DE CARVAJAL Y LANCÁSTER, J.: "Testamento político" en *Almacén de frutos literarios*, t. 1, Madrid, 1818, pp. 1-160. Hay una reedición moderna realizada por DELGADO BARRADO, J. M.: *José de Carvajal y Lancáster. Testamento político o idea de un gobierno católico*, Córdoba 1999. MOLINA CORTÓN, R.: *José de Carvajal. Un ministro para el reformismo borbónico*, Cáceres, 1.999, y del mismo autor, *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*, Badajoz, 2003.

⁷⁴⁰ Sobre el sistema de neutralidad durante el reinado de Fernando VI véase OZANAM, D.: "La política exterior...", pp. 641-699. Sobre la firme actitud de Fernando VI para mantener la neutralidad véase: GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Fernando VI...*, pp. 95-124.

⁷⁴¹ Véase GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista...*,

⁷⁴² Sobre ambos proyectos políticos así como sobre las relaciones entre ambos ministros véase GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: "Carvajal-Ensenada: un binomio político" en DELGADO BARRADO, J. M. y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: (coords.) *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, 2002, pp. 65-92.

⁷⁴³ FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...*, t. VI, p. 382.

entronizado Fernando VI una memoria que recogía su idea de gobierno, instándole a establecer la paz y a recuperar la Marina entre otras medidas⁷⁴⁴. Desde el pragmatismo que caracteriza su proyecto político Ensenada estaba convencido de que la paz sólo se podía mantener desde una posición de fuerza, “el que quiere conseguir la paz, es común axioma que ha de preparar la guerra”⁷⁴⁵, y aprovechando su posición de poder se puso manos a la obra.

Los argelinos habían venido organizando recurrentemente campañas de pillaje contra las poblaciones costeras del Mediterráneo con la finalidad de proveerse de esclavos por los que cobrar rescates⁷⁴⁶, así como contra navíos mercantes a los que abordaban en alta mar. El beneficio que obtenían, sin duda, compensaba el riesgo, por lo que habían hecho del saqueo y del pillaje su *modus vivendi*.

A lo largo de la Edad Moderna todas las potencias cristianas, a medida que incrementaron el tráfico Marítimo en el Mediterráneo, habían desarrollado mecanismos defensivos contra los ataques de las flotas de las regencias norteafricanas, un importante esfuerzo que compensaron los beneficios de un activo y creciente comercio.

Entre las medidas adoptadas las más significativas fueron la navegación en convoy, la creación de poderosas flotas navales formadas por navíos de línea, fragatas, jabeques, embarcaciones ligeras y rápidas del mismo tipo que las que usaban los berberiscos, el mantenimiento de escuadras patrullando, o el bloqueo de los puertos de las regencias con la finalidad de destruir los navíos anclados e impedir la entrada y salida de suministros y mercancías y finalmente, la que se demostró como más efectiva, la firma de tratados de comercio

Los resultados no pueden calificarse de espectaculares, pero en el siglo XVIII se había conseguido debilitar y mermar las flotas berberiscas, a pesar de que éstas aprovecharon los momentos de debilidad de la Monarquía para retomar sus ataques a las costas peninsulares o interceptar buques españoles durante sus derrotas mediterráneas, como ocurrió precisamente durante la guerra contra Inglaterra, especialmente al final de la década de los cuarenta⁷⁴⁷.

⁷⁴⁴ MARQUÉS DE LA ENSENADA, “Exposición del marqués de la Ensenada a D. Fernando VI, al empezar su reinado, año 1746”, transcrita en C. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...*, pp. 370-374.

⁷⁴⁵ *Ibidem*.

⁷⁴⁶ Cfr.: BARRIO GOZALO, M.: *La esclavitud en el Mediterráneo occidental en el siglo XVIII*, Florencia, 1980. *Ibidem*: *Esclavos y cautivos: conflicto entre la Cristiandad y el Islam en el s. XVIII*, Valladolid, 2006.

⁷⁴⁷ AGS, SM, leg. 437. MARTÍN CORRALES, E.: “El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias”, *Manuscripts*, 10, 1992, pp. 375-393.

Es significativo el hecho de que las potencias navales cristianas, con independencia de su poderío mercantil y naval, en cualquier caso superior al de las regencias, no hubieran hecho el esfuerzo de combatir conjuntamente a un enemigo común menos poderoso. Al contrario, tras haber sufrido repetidos fracasos en los ataques individuales que puntualmente llevaron a cabo contra alguna de las regencias, terminaron por preferir pactar y aliarse con sus dirigentes para debilitar a sus rivales con la consecuencia de ayudar a sobrevivir a los corsarios.

Esta línea de actuación se evidenció durante el siglo XVIII cuando potencias como Francia e Inglaterra, gracias a sus alianzas con los argelinos, consiguieron en el Mediterráneo una navegación libre de peligros para sus mercantes, provocando que los ataques se focalizaran en las costas y flotas mercantes de España e Italia, además de potenciar su propio control comercial del Mediterráneo⁷⁴⁸.

Por su parte, los marineros mallorquines e ibicencos por pura necesidad de supervivencia habían desarrollado una larga experiencia de enfrentamientos con los berberiscos, quienes varias veces al año saqueaban las islas haciendo cautivos y perjudicando seriamente las comunicaciones de las islas y el comercio.

Desde que se inició la guerra contra Inglaterra en 1739 y sobre todo desde el comienzo de la Guerra de Sucesión austriaca en 1740, los corsarios argelinos habían incrementado sus ataques sobre las poblaciones costeras mediterráneas, aprovechando que se había intensificado la actividad bélica y que los escenarios de lucha se habían diversificado, obligando a concentrar los efectivos allí dónde eran más necesarios: América e Italia. Inevitablemente se descuidó la defensa de las costas peninsulares. Estos conflictos debilitaron considerablemente la capacidad defensiva de la Marina española, cuyos efectivos habían mermado espectacularmente en la década transcurrida desde el fallecimiento de Patiño en 1736⁷⁴⁹, otro hecho que también supieron aprovechar los berberiscos incrementando sus incursiones en el litoral e interceptando navíos en sus derrotas hacia Italia.

Ensenada, en el proyecto para el fomento de la Marina que había presentado a Fernando VI en mayo de 1748, había incluido una petición extraordinaria para armar de forma inmediata seis bajeles en corso con el puntual objetivo de “emplearse contra moros y resguardar las costas de

⁷⁴⁸ EARLE, P.: *Piratas en guerra*, Barcelona, 2004, pp. 97-114.

⁷⁴⁹ OZANAM, D.: “La política exterior...”, p. 464: entre 1739 y 1748 se habían perdido unos 50 buques de distinto porte.

España”⁷⁵⁰. Estaba convencido de que sólo la presencia de una escuadra patrullando y protegiendo las costas permanentemente mantendría a los argelinos alejados. Si a esto añadimos que, tras la firma de la Paz de Aquisgrán, por primera vez en lo que iba de siglo, las arcas del Estado iban a estar llenas al verse liberadas de los enormes gastos de guerra, comprenderemos el entusiasmo con que Ensenada emprendió el proyecto. Aunque en realidad existió un motivo mayor que lo justificaba, ya que sus planes iban más allá de lo que en principio oficialmente se presentó como una campaña de corso de Estado. El marqués, desde su nombramiento como secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, había puesto en pie su propio proyecto de recuperación global nacional, cuyo eje debía ser la Marina, y estaba decidido a acabar de una vez por todas con la que para él era una de sus debilidades estructurales, la falta de marinería:

...la falta de marinería procede de la escasez de gente, del poco comercio Marítimo que hace y de la guerra contra moros, la cual amedrenta y obliga a que los españoles pongan veinticinco hombres en embarcación en que de igual porte no ponen los ingleses más que seis, de que procede que ganando éstos mucho en los fletes, aquellos con igual paga no puedan costearse.

No entraré en el discurso de salvar o condenar esta guerra contra moros, ni en el de si conviene o no mantener a Orán, a que se puede agregar el punto de redención de cautivos, pero expondré a V.M. que los enemigos de la España embarazan siempre a toda costa que ésta haga paz o tregua con los moros, que si las hubiere, solo Cataluña y Mallorca criarían marinería para tripular 20 navíos de línea y que si los moros no esperases redenciones no harían cautivos de lo cuales muchos reniegan y de los moros esclavos raro se hace cristiano⁷⁵¹.

Sólo su convencimiento de cuán necesaria era una paz duradera en el Mediterráneo bajo la que el comercio y la navegación españolas pudieran florecer, explica que planificara una misión de castigo contra la Regencia argelina, sin duda como medida de presión para obligar a sus dirigentes a negociar desde una posición de fuerza unas condiciones de paz que incluyeran

⁷⁵⁰ MARQUÉS DE LA ENSENADA, *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre fomento de la Marina*, Aranjuez, 28 de mayo de 1748, Biblioteca del Palacio Real (B.P.R.), ms, II/2890, f., 153v-155r.

⁷⁵¹ MARQUÉS DE LA ENSENADA, *Exposición dirigida al rey por el marqués de la Ensenada*, Aranjuez a 18 de junio de 1747, relativamente a Hacienda, Indias, Guerra y Marina, transcrita en FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...*, t, VI, pp. 374-376.

el cese del corso contra embarcaciones españolas y el asalto a las poblaciones costeras para hacer cautivos.

La necesidad de establecer tratados de paz con las regencias norteafricanas ya se la habían planteado a Felipe V los capitanes generales de los reinos de Cataluña, Valencia y Baleares en respuesta a una consulta que les hizo el monarca al respecto⁷⁵². Además, los buenos resultados que esta política había tenido para los franceses saltaban a la vista, desde que el puerto de Marsella se había convertido en la sede de un importante tráfico mercantil con Oriente y, de paso, en resguardo de corsarios argelinos.

La Monarquía no podía afrontar una negociación de paz con la Regencia berberisca, vasalla del Imperio Turco, de igual a igual. Por ello, Ensenada organizó de la forma más “reservada” posible, es decir, a espaldas del monarca, la destrucción de las defensas del puerto argelino y de la flota berberisca en su propio puerto, encomendando personalmente de palabra y secretamente la operación de ataque al capitán de navío Julián de Arriaga, que se había convertido en uno de sus principales colaboradores, motivo por el que le entregó el mando de esta acción naval especial:

...pero debiendo tener V.S. presente que en fines de junio de este año debe emprenderse la expedición de bombardear aquella plaza como se ha dicho a V.S. reservadamente y que nada será más conveniente que el que tantee la situación del muelle y fortaleza y el fondo en que se hayan de servir las bombardas y fondear los bajeles a su cargo...⁷⁵³.

Los preparativos para el decisivo ataque a la fortaleza de Argel que debía acabar de una vez con su flota corsaria antes de que ésta se hiciera a la mar en la primavera de 1748, los supo camuflar dentro de una campaña de corso de Estado contra los berberiscos para la que había solicitado el beneplácito real⁷⁵⁴. El monarca aprobó su solicitud de organizar un armamento en corso, aunque recortó a cuatro el número de jabeques que podían armarse, hecho que no mermó el entusiasmo de Ensenada en la operación. Sus años como comisario de Marina encargado de armar y abastecer las escuadras que habían participado en las campañas de Orán en 1732 y de Italia en 1734 le habían enseñado que para el éxito de una empresa de semejante calado era

⁷⁵² AHN, Estado, leg. 3.580. “Respuesta del marqués de Salas a Felipe V sobre la conveniencia o no del Tratado de Paz con el Imperio Turco y las Regencias berberiscas”.

⁷⁵³ AGS, SM, leg. 438, Ensenada a Arriaga, Madrid 1.4.1749.

⁷⁵⁴ BPR, ms, II/2890, f., 153r, Aranjuez 28 de mayo de 1748, “En el reglamento o proyecto adjunto propongo a V.M. de extraordinario el armamento de seis bajeles para emplearse contra moros y resguardar las costas de España...”

fundamental contar con el dinero por anticipado con el que poder adelantar el pago de los fletes de los jabeques, tres sueldos a las tripulaciones y los suministros de víveres y pertrechos para los navíos que participaran en la campaña.

Los patrones de los jabeques que se fletaban para ser armados arriesgaban cuanto tenían y no querían hacerlo por una promesa: exigían el dinero por adelantado. Así que su primer paso en la organización de la campaña fue ordenar al tesorero general, Manuel Antonio de Orcasitas, que transfiriera a Palma de Mallorca, a disposición del comisario de guerra de Marina, Pedro Antonio de Ordeñana, 3.000 doblones⁷⁵⁵.

Tres días después, el 3 de septiembre, envió las órdenes correspondientes al teniente general Juan de Castro, que ejercía como comandante general del reino de Mallorca, y a Antonio de Ordeñana, comisario de Marina, para que conjuntamente procedieran al fletamento, con cargo a la Real Hacienda, de cuatro jabeques de los de mayor tonelaje que pudieran encontrar, tanto en Mallorca como en Ibiza, para armarlos en corso contra los argelinos en el Mediterráneo. Los jabeques estarían al mando de sus respectivos patrones y serían tripulados por su propia marinería, pero en ellos embarcarían, a cargo de sargentos, destacamentos de tropa de tierra de los regimientos “España” y “Brabante”, estacionados en Mallorca⁷⁵⁶.

Del acoso al que los argelinos tenían sometido al archipiélago balear en estas fechas es un claro ejemplo la solicitud que algunos patrones de jabeques mallorquines habían hecho durante el verano de ese año al comisario de Marina Ordeñana para armar en corso doce jabeques que tenían parados forzosamente por los ataques berberiscos y combatir ellos mismos a los corsarios. El aumento de presas de embarcaciones mallorquinas por los argelinos había provocado que el comercio balear no se atreviera a fletar bajeles del país, sustituyéndolos por los de naciones que no estuvieran en guerra con Argel⁷⁵⁷. La solicitud de los patrones incluía un detallado presupuesto para costear la campaña en el que especificaban lo que esperaban recibir a cambio.

⁷⁵⁵ AGS, SM, leg. 437, carta de Ensenada a Ordeñana, Buen Retiro, 31.8.1748.

⁷⁵⁶ *Ibíd.*, cartas de Ensenada a Juan de Castro y Pedro Antonio de Ordeñana, Buen Retiro, 3 de septiembre de 1748.

⁷⁵⁷ *Ibíd.*, Ordeñana a Ensenada, 12 de septiembre de 1748, adjuntándole la memoria de los patrones en la que argumentaban la solicitud de varias patentes de corso para 12 jabeques: “Hallándose estos mares como también las costas españolas infestadas de corsarios argelinos que impiden del todo el comercio a los vasallos de S.M. experimentándose que todos los días van apresando así jabeques mallorquines como también otras embarcaciones españolas (...) convendría hacer un armamento de 12 jabeques contra infieles por ver si por este medio limpiarían estos mares”.

La decisión de Ensenada de organizar una campaña de corso contra los berberiscos en agosto de 1748 no podía ser más oportuna, al coincidir con la solicitud de los patrones de embarcaciones mercantes mallorquinas de 12 patentes de corso que les permitieran limpiar el Mediterráneo de los piratas y corsarios argelinos que les impedían la navegación. La alarma causada por las noticias de la gran escuadra que preparaban los argelinos se sumó a la desesperación de los armadores mercantes sirviendo ambas amenazas de justificación al proyecto de Ensenada.

El teniente general Juan de Castro⁷⁵⁸, en su respuesta a la orden de Ensenada de fletar cuatro jabeques, sugirió a éste emplear en la campaña de corso el jabeque-correo de la Armada que prestaba servicios de enlace con la península y cuyo capitán era el joven Antonio Barceló⁷⁵⁹, a quien Castro recomendó se entregara el mando de la pequeña escuadra de corso por considerarlo el único patrón entre todos los mallorquines capaz de mantener la disciplina entre su marinería y de imponerse sobre los demás.

Las últimas noticias que se habían recibido en el reino de Mallorca de cautivos liberados recientemente coincidieron con las que trajeron las embarcaciones mercantes que habían atracado durante las últimas semanas en las islas: en Argel se estaba preparando un gran armamento con cuatro fragatas y diez jabeques, por lo que Castro aconsejó al ministro reforzar la acción de los cuatro jabeques con el apoyo de dos navíos de la Armada.

Ordeñana, por su parte, en su acuse de recibo a la orden de fletar los jabeques, adjuntó al ministro de Marina un estado de todo el armamento y munición que serían necesarios para armarlos. Y además se permitió recomendarle entregar la responsabilidad de la expedición al capitán de fragata Pedro Sáenz y Sagardía, argumentando que consideraba a los patrones incapacitados para mandar sobre la tropa regular que iba a embarcarse en los jabeques, puesto que ni siquiera eran capaces de mantener disciplinados a los marineros embarcados en sus propios jabeques, como quedaba claramente en evidencia si se consideraba la facilidad con que éstos habían conseguido afianzar su falta de disciplina⁷⁶⁰.

⁷⁵⁸ AGS, SM, leg. 437, Juan de Castro a Ensenada, 5 de octubre de 1748.

⁷⁵⁹ El estudio de este personaje ha despertado mucho interés. La aportación más reciente es de GÓMEZ VIZCAÍNO, J.: "Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón de jabeque correo a teniente general de la real Armada", en *Revista de Historia Naval*, 97, 2007, pp. 57-68. Y del mismo autor: *Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón de jabeque a teniente general de la Real Armada. Corsarismo y operaciones marítimas en el Mediterráneo del siglo XVIII*, Madrid, 2007.

⁷⁶⁰ *Ibidem*, carta de Ordeñana a Ensenada, 28 de septiembre de 1748.

En cuanto Ensenada tuvo la confirmación de la disponibilidad de los cuatro jabeques descartó la opción alternativa que se había previsto de ordenar su fabricación a toda prisa en Mallorca⁷⁶¹, y, para ir ganando tiempo y conseguir rebajar el precio de los fletes que habían pedido los patrones cuando solicitaron las doce patentes de corso, les hizo una contraoferta. En vez del tercio de las presas que pedían (los otros dos tercios eran habitualmente para la Corona), Ensenada los ofreció el todo de las presas que consiguieran hacer a cambio de rebajar los 200 pesos mensuales que habían pedido por cada jabeque tripulado con 150 hombres, por cada uno de los cuales la Real Hacienda además debería abonar 8 pesos mensuales, pagando por adelantado dos mensualidades del importe del fletamento del jabeque y lo correspondiente a los sueldos.

Ensenada insistió especialmente en que en la contrata del flete constara que a las tripulaciones sólo se les pagarían los días que legítimamente estuviesen en la mar haciendo el corso. Al resto de condiciones exigidas por los patrones mallorquines no les puso ninguna objeción, lo que en realidad le preocupaba era rebajar el precio de los fletes y que los jabeques se hicieran cuanto antes a la mar⁷⁶².

Fue en este estado de las negociaciones, mientras esperaba la respuesta de los patrones a su contraoferta, cuando Ensenada, apremiado por las noticias del armamento que preparaba Argel, decidió convertir la campaña de corso en toda una operación de guerra contra aquella regencia, ya que, asumiendo la sugerencia que le había hecho Juan de Castro de ordenar con toda la premura posible el armamento de dos navíos de la Armada para contrarrestar el retraso del de los jabeques⁷⁶³, ordenó que además de los cuatro jabeques mallorquines también se armaran en corso dos de los cuatro

⁷⁶¹ Ibídem, carta de Ensenada a Juan Castro, 3 de septiembre de 1748, "...Si no hubiere jabeques de la fuerza que es menester para el destino explicado, mando SM que v.e. y Ordeñana traten y avisen a qué costo llegará la fábrica de 4 jabeques y su armamento de cuenta de la Real Hacienda, pero que si hubiere patrones que se esfuercen a construirlos de la suya, se les facilite todo el auxilio que hubieren menester para que lo ejecuten lo más brevemente posible y salgan a la mar". Ibídem, Juan Castro-Ensenada, Palma de Mallorca, 5 de octubre de 1748, "...en cuanto a construir aquí los jabeques para este intento, gradúo que sería atrasarle mucho, pues habría de menester cada uno o por lo menos cada dos con la preparación de maderas, seis meses y más".

⁷⁶² Ibídem, carta de Ensenada a Ordeñana, 22 de octubre de 1748. Algunas de las peticiones de los patrones fueron libertad de derechos de aduana y de almirantazgo para los víveres de la tropa y tripulaciones que corrían a su cargo, y que todo el armamento, municiones y pertrechos de guerra corrieran por cuenta de la Real Hacienda.

⁷⁶³ Ibídem, Juan de Castro a Ensenada, Palma de Mallorca, 5 de octubre de 1748, "...yo quisiera haberlos podido aviar para que pudieran hacer algo antes que saliese a la mar el gran armamento que se ejecuta en Argel, lo que se podría fácilmente contrarrestar si nuestros navíos pudieran navegar, acalorando uno o dos..."

navíos de línea de la Armada existentes en ese momento en el departamento de Cartagena, el *América* y el *Constante*⁷⁶⁴, cada uno de 64 cañones de porte, formándose sus tripulaciones no sólo de matriculados sino también de voluntarios y de la gente de mar de la extinta Escuadra de Galeras:

...El rey ha resuelto se armen los navíos América y Constante con víveres y pertrechos para tres meses de campaña, aguada para dos y el número de oficiales, Infantería y Marinería que expresa el estado adjunto (...) antes de que se armen los navíos hará v.s. se les den unos buenos pendoles reales para que saquen limpios sus fondos cuanto más sea posible (...) pedirá v.s. la marinería necesaria a los subdelegados de ese reino de Murcia y del de Valencia, (...) El ánimo del rey es que no sólo admita v.s. y eche mano de la marinería que voluntariamente se presentare ahí para ser empleada, sino que precisamente se ha de destinar a ellos la Gente de mar de las Galeras que se halla en ese puerto comiendo el inútilmente pan de S.M. cuyo número total tendrá v.s. presente para pedir a los pueblos tanta menos Marinería⁷⁶⁵.

Simultáneamente ordenó al tesorero general, Manuel de Orcasitas, que remitiera a la tesorería de Marina de Cartagena 240.000 reales, cantidad destinada a cubrir el pago adelantando de las tres primeras pagas de los equipajes de los navíos.

Con la intención de formar una escuadra de corso mucho más potente de la que él podía preparar en esos momentos, Ensenada intentó establecer una alianza naval con Portugal y con la Orden de Malta. Para ello, sin desvelar claramente sus planes, comunicó a la Corte portuguesa y al Gran Maestre de la Orden, cuyos navíos patrullaban constantemente las aguas del Mediterráneo occidental en busca de corsarios norteafricanos, que Fernando VI estaba preparando el armamento de una escuadra de corso con la intención de reforzar las defensas de las costas peninsulares, invitándoles formalmente a participar en la empresa⁷⁶⁶.

⁷⁶⁴ Ibídem, Madrid, 25 de octubre de 1748, Ensenada al marqués de la Victoria, comandante general del departamento Marítimo de Cartagena y de la misma fecha Ensenada a Francisco Barrero, intendente de Marina del mismo departamento.

⁷⁶⁵ Ibídem, Ensenada a Barrero, 25 de octubre de 1748.

⁷⁶⁶ Ibídem, San Lorenzo, 29 de octubre de 1748, Ensenada al Gran Maestre de la Religión de San Juan y Ensenada al embajador de España en Portugal, duque de Sotomayor. Como argumento de peso para motivar al monarca portugués, le informó del apresamiento por parte de piratas argelinos de dos carabelas portuguesas cargadas de sal frente a las costas de Finisterre.

Los caballeros de San Juan, habituados a hacer el corso en el Mediterráneo, no dudaron en colaborar con la escuadra española, que además iría al mando de uno de sus miembros, Julián de Arriaga, ofreciendo su apoyo desde el principio de la campaña a pesar de que ésta comenzaría en invierno, cuando los navíos de San Juan solían recogerse en Malta hasta la primavera siguiente. En cualquier caso se comprometieron a enviar dos de sus navíos, el *San Juan* y el *San Vicente*. La Corte portuguesa tardó en responder, pero finalmente una escuadra portuguesa empezó también a patrullar el Atlántico a principios del verano de 1749. Como responsable de las relaciones exteriores, en 1749 José de Carvajal también intentó, sin éxito, integrar a Francia e Inglaterra en una gran alianza contra los berberiscos⁷⁶⁷.

En cuanto el jabeque-correo capitaneado por Antonio Barceló finalizó su misión de transporte y regresó a Mallorca desde Barcelona, Ordeñana, sin perder tiempo, negoció con él las condiciones de la contrata para el fletamento de los jabeques que se concretó por dos meses prorrogables, pagados siempre por adelantado, consiguiendo rebajar el precio del fletamento de cada uno de los cuatro jabeques en 50 pesos mensuales. El precio por cada marinero, sin embargo, se mantuvo en 8 pesos mensuales para incentivar y garantizar su alistamiento. Ordeñana se excusaba por no haber presionado más a los patrones para que rebajaran el precio, argumentando que había que dejarles algún incentivo “para que se aficionen a seguir el corso contra infieles que tanto importa”⁷⁶⁸.

Mientras se habilitaban los jabeques se firmó ante notario la contrata y Ordeñana procedió al señalamiento de plazas para cada uno de los tripulantes⁷⁶⁹, preparó los recibos de los pagos que debían hacerse a los patrones y les redactó la instrucción de navegación y corso, dando cuenta de todo ello a Ensenada⁷⁷⁰, quien le aprobó cuanto había ejecutado con gran satisfacción por su diligencia, informándole de la orden recién dada al departamento de Cartagena de armar dos navíos de guerra para que los

⁷⁶⁷ AHN, Estado, leg. 4267, Carvajal a Wall, 27 de junio de 1749. AGS, Estado, leg. 6917, Wall a Carvajal, 16 de abril de 1750. AHN, Estado, leg. 6511, Carvajal a Masones de Lima, 9 de enero de 1754. MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo y neutralidad...*, pp. 337-340.

⁷⁶⁸ AGS, SM, leg. 437, Ordeñana a Ensenada, Palma de Mallorca, 12 de noviembre de 1748.

⁷⁶⁹ *Ibidem*. Copia de la contrata firmada ante el escribano Ramón Pascual por Antonio Barceló y Pedro Antonio de Ordeñana en nombre de la Real Armada. En cada jabeque se embarcaron: su comandante, un teniente, un escribano, un capellán (sólo en la Capitana), un cirujano, un contramaestre, un guardián, un piloto, un patrón de lancha, un carpintero, un calafate, un cocinero, un condestable, un armero, cincuenta artilleros, cincuenta marineros, treinta grumetes y nueve pajes, además de veinticinco hombres de tropa, para cuya manutención la Real Hacienda pagó 55 maravedís diarios.

⁷⁷⁰ *Ibidem*, Ordeñana a Ensenada, Palma de Mallorca, 30 de noviembre de 1748.

jabeques navegaran en su conserva a las órdenes del comandante de la escuadra⁷⁷¹.

En la instrucción de navegación que había redactado Ordeñana estaba previsto que los jabeques, siempre al mando de Antonio Barceló⁷⁷², partieran juntos de Mallorca, recorrieran Ibiza y una vez llegaran al Cabo de San Antonio en la costa valenciana la recorrieran durante unos días, pasando por Cabo de San Martín, desde donde irían hasta Cartagena, recorriendo en su derrota de forma concienzuda todos los recovecos de la costa hasta Cabo de Palos. Una vez hubieran fondeado en la Escombrera de Cartagena se les suministraría todo el armamento y munición que no se hubiera podido completar con las existencias de los almacenes mallorquines.

En Cartagena, al quedar incorporados a la escuadra que formaban los navíos de la Armada que se estaban armando a toda prisa, el resto de la instrucción redactada por Ordeñana dejó de tener validez, ya que sería el comandante de la escuadra conjunta quien decidiría la derrota a seguir según sus propias instrucciones.

Mientras se ultimaba el pertrechamiento de los jabeques en Mallorca, en el puerto de Cartagena se hacía lo propio con el *América* y el *Constante*. Pertrechar⁷⁷³ un buque de guerra era una actividad bastante complicada para la que necesariamente se requerían muchas manos que realizaran la compleja puesta a punto de los buques tras las invernadas⁷⁷⁴, ya que éstos quedaban atracados en puertos abrigados y seguros, completamente desarmados y desaparejados, aprovechándose la estación para darles pendoles y carenarlos⁷⁷⁵. La duración de estas operaciones era imprevisible, dependía del estado de las maderas, averías, disponibilidad de recambios etc., por lo que

⁷⁷¹ *Ibíd*em, Ensenada a Ordeñana, San Lorenzo el Real, 12 de noviembre de 1748.

⁷⁷² *Ibíd*em, Antonio Barceló en reconocimiento a sus méritos al mando del jabeque-correo de la Armada ostentaba la graduación honorífica de teniente de fragata, lo que junto a su capacidad de mando fue decisivo para que Juan de Castro lograra imponer que se le entregara el mando de la pequeña escuadra de jabeques: "...estamos conformes Ordeñana y yo en la elección para comandante en D. Antonio Barceló, capitán del jabeque-correo, que es espíritoso y buen marinero con deseo de aumentar su mérito y contribuir para el caso su graduación de teniente de fragata".

⁷⁷³ "Pertrechar": Proveer de municiones, víveres y demás efectos, según reglamento a un buque de guerra para que pueda salir a la mar y manejarse en ella como corresponde. (O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*, Madrid, 1974.)

⁷⁷⁴ "Invernada": permanecer en el invernadero durante el invierno desenvergadas las velas, despasada la maniobra de labor y calados los masteleros. (O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*).

⁷⁷⁵ "Pendol": Inclinación que se da al buque cargando pesos a una banda para que descubra por la opuesta una parte de sus fondos a fin de limpiarlos o con otro objeto, la cual se expresa por la frase de *dar pendoles* o *dar a la banda*. "Carenar": Componer, recorrer y calafatear un buque renovando todo lo que esté podrido o inservible. (O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*).

estas reparaciones se convirtieron en la causa más habitual de los retrasos sobre las fechas previstas para la salida de las escuadras.

En esta ocasión también hubo retrasos según informaron a Ensenada el intendente del departamento Marítimo de Cartagena, Francisco Barrero, y el comandante del departamento, el marqués de la Victoria. Ensenada, preocupado por la amenaza que suponía la flota que los argelinos preparaban, decidió tener la costa mediterránea patrullada con los bajeles que antes estuvieran disponibles, por lo que ordenó que mientras se terminaba la habilitación de los buques de la Armada, fueran los jabeques al mando de Barceló, una vez se les hubieran suministrado en Cartagena todos los pertrechos que les faltaban al salir de Mallorca, los que hicieran el curso por su cuenta sin alejarse mucho de Cartagena⁷⁷⁶.

Las causas que en esta ocasión retrasaron la habilitación del *América* y del *Constante*, impidiendo que se hicieran a la mar cuando llegaron los jabeques mallorquines a Cartagena, fueron, en primer lugar, el no poder completarse sus equipajes⁷⁷⁷ en el tiempo previsto a pesar de que el intendente Barrero había recibido el importe para el pago adelantado de los tres primeros meses a los diez días de haberle llegado la orden para proceder al armamento de los buques⁷⁷⁸. Por otro lado, la escasez de gente en las maestranzas hizo imposible aparejar⁷⁷⁹ los buques en menos tiempo del habitual⁷⁸⁰. Pero Ensenada no quería oír pretextos, por lo que apremió enérgicamente a Barrero:

...Si ya no estuvieren del todo habilitados los bajeles *América* y *Constante* dé v.s. sus más prontas y efectivas providencias para que sean proveídos de lo que aún les falte, a fin de que por ningún pretexto se retarde su salida a la mar que tanto desea S.M. se ejecute⁷⁸¹.

Barrero intentó justificar el retraso como pudo. Aseguró al ministro haber pedido al reino de Valencia y a otros lugares el número de marineros que

⁷⁷⁶ AGS, SM, leg. 437, Ensenada a Barrero, San Lorenzo el Real, 8 de noviembre de 1748.

⁷⁷⁷ "Equipaje": El conjunto de hombres de mar que tripulan un buque con sus contra maestres y cabos. (O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*).

⁷⁷⁸ AGS, SM, leg. 437, Barrero a Ensenada, Cartagena, 6 de noviembre de 1748.

⁷⁷⁹ "Aparejar": Guarnecer, vestir a un buque de todos los palos, vergas, jarcias y velas colocando cada cosa en su lugar y según arte para que esté apto para navegar. (O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*).

⁷⁸⁰ AGS, SM, leg. 437, Marqués de la Victoria a Ensenada, 6.11.1748, "Lo que les falta (a los navíos) al presente es gente para con brevedad ponerles los baupreses, la artillería y aparejarlos, y cuyos equipajes serán con dificultad con brevedad formados". *Ibidem*, Barrero a Ensenada, Cartagena, 13 de noviembre de 1748.

⁷⁸¹ *Ibidem*, Ensenada a Barrero, San Lorenzo el Real, 13 de noviembre de 1748.

faltaban para completar los equipajes, adelantando que mucho se temía no le enviaran todos los que se necesitaban porque al haber sido despedidos los de Vera y Mazarrón por los subdelegados, pensando que por lo avanzado del otoño ya no iban a hacer falta al no ser habitual los armamentos durante los inviernos, éstos se habían hecho a la mar para pescar por las costas de Andalucía, y los valencianos siempre se negaban a hacer el corso, creando dificultades añadidas cuando se efectuaban los alistamientos⁷⁸².

Para el mando de la escuadra en su conjunto Ensenada nombró el 13 de noviembre al capitán de navío Julián de Arriaga⁷⁸³, dejando a su elección en cuál de los dos navíos debería embarcarse. Como comandante del segundo navío nombró al también capitán de navío Francisco Cumplido. Mientras Arriaga estuvo destinado en el departamento Marítimo de Ferrol (desde enero de 1745 hasta septiembre de 1747) al mando del *Europa*, había sido ascendido a capitán de navío en junio de 1745 y en septiembre de 1747 Ensenada lo había llamado a la Corte⁷⁸⁴, donde se encontraba desde entonces, por lo que el nombramiento para mandar la escuadra de corso no se hizo al azar entre los oficiales disponibles pendientes de destino ni tampoco respetando el estricto orden jerárquico de las graduaciones ni la antigüedad.

Ensenada eligió a un estrecho colaborador suyo, cuya capacidad profesional valoraba y en quien confiaba plenamente para la misión que le había encomendado. Prueba de ello es que, incumpliendo la Ordenanza de Marina que se acababa de publicar ese mismo año, dejó a su elección el nombramiento de los segundos capitanes y demás oficiales subalternos, pidiéndole que tuviera la cortesía de ponerse de acuerdo con el marqués de la Victoria, a quien, en su calidad de comandante general del departamento de Cartagena, hubiera correspondido nombrar dichos oficiales⁷⁸⁵.

Era conocido el fuerte carácter del marqués de la Victoria, así que para evitar un posible ataque de cólera al saberse puentado Ensenada le advirtió

⁷⁸² Ibídem, Barrero a Ensenada, Cartagena, 13 de noviembre de 1748.

⁷⁸³ AGS, SM, leg. 13-2, exp. 150. Además de entregar el mando de la escuadra a Arriaga Ensenada ordenó se le diera un socorro de 96 reales a cuenta de su gratificación de mesa. AGS, S leg. 437, Ensenada a Arriaga, San Lorenzo, 13 de noviembre de 1748.

⁷⁸⁴ AGMAB, OO. Guerra, leg. 2.886, orden del 15 de agosto de 1747 comunicada al intendente de Marina del departamento de Ferrol, Bernardino Freyre. AGS, SM, leg. 13-1, exp. 6.

⁷⁸⁵ AGS, SM, leg. 437, Ensenada a Victoria: "El rey ha elegido al capitán de navío D. Julián de Arriaga para que mande los navíos *América* y *Constante* que se están aprontando en ese puerto (...) y deja al arbitrio de D. Julián de Arriaga se embarque en el navío de estos dos que escogiese y para comandante del otro navío nombra SM al capitán de navío D. Francisco Cumplido. Los segundos capitanes y los oficiales subalternos que deben destinarse a los dos navíos los nombrará V.E. de acuerdo con D. Julián de Arriaga."

del privilegio que había concedido a Arriaga⁷⁸⁶. Victoria acató la orden confirmando a Ensenada haber efectuado los nombramientos de acuerdo con los deseos de Arriaga como se le había ordenado:

... queda obedecida la orden, y habiéndose pasado la relación de los oficiales que pedía, paso a manos de V.E. la inclusa copia de sus nombres y grados⁷⁸⁷.

Ensenada también autorizó a Arriaga a rechazar a los marineros reclutados que no considerara aptos para la misión, a pesar de conocer las dificultades que tenía el intendente Barrero para completar los alistamientos. Para que a Arriaga no le faltara efectivo con que pagar los imprevistos que le surgieran durante la campaña en los puertos donde atracara, Ensenada ordenó a Barrero que le adelantara 9.000 reales a cuenta del importe al que ascendería la gratificación de mesa, junto con otros 60.000 para gastos del servicio⁷⁸⁸.

En las instrucciones para la campaña que Ensenada redactó para Arriaga, dando por hecho que los buques estarían listos para hacerse a la vela cuando él llegara a Cartagena, le ordenaba zarpar de inmediato, saliendo del puerto con los cuatro jabeques al mando de Barceló incorporados a su conserva en caso de encontrarlos en el puerto: de no ser así se debería determinar un punto de encuentro en la mar para unirse ambas escuadras en una sola, evitando más pérdidas de tiempo.

El curso de la escuadra debía cubrir desde la boca del Estrecho hasta el Cabo de Creus, pasando por las Baleares, estando siempre pendientes de cuantas noticias de argelinos pudieran adquirir, tanto de otros navíos con los que se cruzaran en la mar como en los parajes por dónde pasaran o atracaran. De vez en cuando, durante las derrotas debía acercarse a los puertos de Cartagena, Barcelona o Alicante, entrando en él uno de los jabeques con el oficial de órdenes encargado de entregar los informes de Arriaga sobre el desarrollo de la campaña dirigidos a la Secretaría de Marina. El mismo oficial debería dirigirse a la casa del intendente o a la del comandante del puerto por si se hubiesen recibido pliegos de la Corte para él y llevárselos personalmente. Cuando necesitase reponer víveres debería enviar previamente un aviso con

⁷⁸⁶ Sobre el marqués de la Victoria y sus relaciones con Julián de Arriaga véase BAUDOT MONROY, M.: "La imagen de Julián de Arriaga como Secretario de Marina. Algunos testimonios", en MARTÍNEZ SHAW, C., ALFONSO MOLA, M.: *España en el comercio...*, pp. 249-287.

⁷⁸⁷ *Ibidem*, marqués de la Victoria a Ensenada, Cartagena, 4 de diciembre 1748.

⁷⁸⁸ *Ibidem*, Ensenada a Barrero, San Lorenzo el Real, 13 de noviembre de 1748.

un jabeque a Barrero para que éste los tuviera preparados, evitando así pérdidas de tiempo innecesarias en el puerto.

A Arriaga le ordenaba tácitamente provocar el encuentro con corsarios argelinos, enfrentarse a ellos y destruir sus bajeles. Para ampliar las posibilidades de encuentros y la potencia de su escuadra se le recomendaba ponerse de acuerdo con los navíos de San Juan, de los que se tenía noticia iban a hacer su curso durante la campaña de invierno bordeando las costas españolas, para repartirse las zonas a cubrir por cada escuadra, acordando previamente ambos comandantes las señales de reconocimiento que iban a utilizar con el fin de evitar desgracias debidas a confusiones con los bajeles argelinos. Finalmente, para animar a Arriaga en la misión que le encomendaba, Ensenada le manifestaba su voto de confianza:

No duda S.M. que v.s. obrará con la buena conducta de que hasta ahora se tienen tantas pruebas y dejará satisfecho su justo deseo de que quede castigada la insolencia con que los moros han insultado nuestras costas y embarcaciones durante la última guerra con ingleses⁷⁸⁹.

Mientras se terminaba la habilitación de los buques y se esperaba a poder completar los equipajes, los jabeques fueron enviados a convoyar los dos correos a Orán, de modo que cuando Arriaga llegó a Cartagena el 27 de noviembre⁷⁹⁰ no pudo hacerse a la vela de inmediato. Antes tuvo que esperar a que llegaran más tripulantes para completar los equipajes y a que se embarcase el vino y el bacalao, cuyo suministro también había sufrido retrasos.

Arriaga aprovechó la espera para solicitar que se incorporase a la oficialidad del *América*, el navío en el que había decidido embarcarse, el teniente de navío José de Sapiaín, que se hallaba sin destino en Cartagena. Arriaga y Barrero, agobiados por la forzosa espera y conscientes de la impaciencia de Ensenada por que la escuadra se hiciera a la vela, intentaron calmar la premura del ministro manteniéndole informado día a día de los lentos adelantos en la habilitación de los navíos. La respuesta de Ensenada, que sólo esperaba una noticia, no podía ser más elocuente:

... Que sólo se espera la noticia de su puesta a la vela⁷⁹¹.

⁷⁸⁹ Ibídem, Instrucciones para el curso enviadas a Arriaga por Ensenada el 13 de noviembre de 1748.

⁷⁹⁰ Ibídem, Arriaga a Ensenada, Cartagena, 28 de noviembre de 1748.

⁷⁹¹ Ibídem, Ensenada a Arriaga y Ensenada a Barrero, 8 de diciembre 1748.

Los jabeques al mando de Antonio Barceló en su derrota a Orán, escoltando al jabeque-correo, pasado el Cabo de Gata, se habían encontrado en la conserva del *San Juan*, uno de los navíos de la Religión, cuyo capitán les informó no haber visto ni rastro de los argelinos durante su navegación⁷⁹². Consiguieron regresar de Orán a tiempo de incorporarse a la escuadra de Arriaga y zarpar todos juntos desde Cartagena finalmente el 9 de diciembre. Pocas horas antes Arriaga había escrito a Ensenada notificándole que pensaba permanecer navegando por lo menos cincuenta días, al tiempo que le avisaba de que los capitanes de los jabeques sólo habían comprado víveres para los dos meses de contrata, de los que ya había transcurrido uno, por lo que se verían obligados a separarse de su conserva para aprovisionarse.

Con la intención de evitar retrasos innecesarios en la navegación, Arriaga les ofreció parte de los que llevaba⁷⁹³, pero los patrones declinaron su oferta porque por una parte pretendían ir reemplazando los géneros según los fuesen consumiendo y, por otra, querían evitar verse obligados a comprar directamente del asentista de la Marina, cuyos precios eran más caros que otras fuentes de aprovisionamiento. En cuanto Ensenada recibió la advertencia de Arriaga ordenó que se prorrogasen las contrata dos meses más, de modo que los patrones se vieran obligados a aprovisionarse de todo lo necesario para el tiempo que durase su compromiso, evitando innecesarias entradas en puerto⁷⁹⁴.

Las primeras noticias que Arriaga, como jefe de la escuadra, pudo mandar a Ensenada fueron del día 31 de diciembre, estando fondeado en la rada de Alicante, y no fueron las que al ministro le hubiera gustado leer⁷⁹⁵. Al *Constante* se le había roto el mastelero de velacho durante un temporal frente al Cabo de Palos, por lo que Arriaga había decidido interrumpir el curso y regresar al puerto de Cartagena para reparar el daño, mientras intentaba proseguir el curso con el *América* y los jabeques, pues tenía noticias procedentes de algunas embarcaciones provenientes del Estrecho con las que se había cruzado, de que en Argel se estaban ultimando los preparativos de un armamento de cuatro fragatas apresadas recientemente por sus corsarios con la intención de hacerse a la vela durante los meses de invierno. Por tanto, en

⁷⁹² *Ibíd.*, *Diario de la navegación a Orán de los jabeques*, firmado por el capitán de la escuadra de jabeques, Antonio Barceló, y por Domingo de Avesada, contador de la escuadra de jabeques.

⁷⁹³ *Ibíd.*, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, 8 de diciembre 1748.

⁷⁹⁴ *Ibíd.*, Ensenada a Arriaga, Madrid, 14 de diciembre 1748.

⁷⁹⁵ *Ibíd.*, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* en la rada de Alicante, 31 de diciembre de 1748.

cuanto tuviera vientos propicios zarparía de la rada de Alicante hacia Cartagena convoyando al *Constante* para luego proseguir su corso.

Arriaga tardó ocho días en llegar a Cartagena, donde repuso los víveres consumidos, haciéndose nuevamente a la vela con los jabeques. Durante la navegación un fuerte temporal había separado a los jabeques del *América*, por lo que Arriaga tuvo que regresar y fondear en Alicante, punto de encuentro pactado, para esperarlos. Consciente de la expectación que la campaña había despertado en la Corte y sobre todo en Ensenada, aprovechó la obligada espera para volver a escribir a Ensenada e informarle detalladamente de lo acontecido desde su partida de Cartagena. Salvo los fuertes temporales, muy habituales en el Mediterráneo en esa época del año, que le habían obligado a detenerse en Palma de Mallorca y después en Alicante, y algunas informaciones sobre la flota argelina que se habían recabado de cautivos rescatados, coincidentes con las que se tenían, poco más podía contar⁷⁹⁶.

Según los cautivos, los argelinos disponían de varias fragatas y por lo menos de once jabeques, de los cuales seis eran de mayor tonelaje que los mallorquines y contaban con tripulaciones de entre 300 y 500 hombres cada uno, dejando en clara desventaja a las tripulaciones mallorquinas, que contaban con 150 hombres por cada embarcación⁷⁹⁷. Una vez que los jabeques se le hubieron incorporado, mientras navegaban sobre la costa del Cabo de Palos, Arriaga escribió nuevamente a Ensenada para comentarle que pensaba destacar uno de los jabeques a Cartagena con la orden para el *Constante* de salir a patrullar en cuanto tuviera arreglado su mastelero.

ÉL por su parte pensaba mantenerse cruzando el Mediterráneo con el *América* hasta el 25 de marzo, para ir luego a hacer aguada y proveerse de víveres, pues sólo le quedaban para cuarenta días y a los jabeques escasamente para veinte. En realidad lo que le interesaba era recordarle a Ensenada que la prórroga del contrato de flete de los jabeques vencía el siguiente 8 de de marzo, por lo que le apremiaba recibir noticias al respecto para planificar su derrota.

⁷⁹⁶ Ibídem, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, Alicante, 21 de febrero de 1749.

⁷⁹⁷ Ibídem, contrato de flete del jabeque *Santo Cristo de Santa Cruz*, de 157 toneladas, firmado en Palma de Mallorca el 29.10.1748 ante el escribano D. Ramón Pascual por Antonio Barceló. Capítulo 2: "Que en fuerza de este contrato será de su obligación mantener dicho su jabeque tripulado con 150 hombres de mar, escogidos, pagándoles y dándoles de comer a sus costas, siendo así mismo de su cuenta el reclutarlos con tal que hayan de ser todos ellos matriculados y aprobados por dicho señor ministro de Marina, o los de los parajes en que se fuere preciso reclutarlos, y que en esta conformidad no pueda salir de este puerto sin llevar completa su tripulación".

Para el caso de que se decidiese prorrogar el contrato sugería a Ensenada que se entregara el mando de los jabeques, excepto del de Barceló, a oficiales de la Armada en sustitución de los patrones, exponiéndole con meridiana claridad los problemas que surgían cuando no había una cadena de mando bien establecida:

...aun cuando estos hombres (los patrones) estén llenos de buen celo, les falta autoridad para mandar con resolución tripulaciones, y no permite su rusticidad que se les den aquellas extensivas señales que es menester usar en mil casos⁷⁹⁸.

Los patrones y las tripulaciones de los jabeques tradicionalmente se dedicaban al transporte de mercancías o a la pesca y sólo ocasionalmente a hacer el corso por su cuenta: era la primera vez que navegaban en embarcaciones armadas en corso incorporados a una escuadra de la Armada, lo que implicaba someterse a la disciplina militar y a las órdenes del jefe de la escuadra. En la Marina las órdenes no se cuestionaban, se cumplían.

Prueba de la dureza de la vida a bordo, especialmente durante una campaña militar, es que, de los cien hombres de tropa de Infantería que habían embarcado en Mallorca como refuerzo de las tripulaciones, ya habían desertado treinta y cinco aprovechando las pocas veces que habían atracado para reponer víveres, hecho que puso de manifiesto, una vez más, el segundo problema endémico de la Armada después de la falta de tripulantes, conectado íntimamente con dicha carencia: las deserciones.

Arriaga, para evitar ver sus fuerzas cada vez más mermadas sugirió que los piquetes restantes fueran devueltos a sus regimientos en Mallorca, siendo reemplazados por tropa de los Batallones de Marina del departamento de Cartagena, hombres habituados a la disciplina militar y a navegar. Ensenada no dudó en aprobar esta sugerencia, así como en prorrogar los contratos de flete de los jabeques por otros dos meses más. Sin embargo, denegó entregar el mando de los jabeques a oficiales de la Armada quitándoselo a sus patrones ya que, según constaba en los contratos, los jabeques habían sido fletados con tripulaciones al mando de sus propios patrones. Como solución sugirió a Arriaga que intentase cambiar a los que considerase menos aptos por otros más dispuestos a someterse a la disciplina

⁷⁹⁸ AGS, SM, leg. 438, Arriaga a Ensenada a la vela sobre Cabo de Palos, 24 de febrero de 1749.

que requería una campaña militar y con más capacidad de mando sobre la gente de mar⁷⁹⁹.

El *Constante* finalmente se pudo incorporar a la escuadra el 27 de febrero⁸⁰⁰ corriendo, junto con el *América*, la costa hasta Málaga sin ver rastro de argelinos. Desde ahí la escuadra viró rumbo a Cartagena para hacer aguada y reponer víveres como había previsto Arriaga. El 11 de marzo fondearon en Cartagena recibiendo en seguida el pliego de la Secretaría de Marina que contenía la noticia de la nueva prórroga del contrato de flete a los jabeques. Después de haber navegado ininterrumpidamente durante cuatro meses, y en previsión de una nueva larga navegación se ordenaba a Arriaga entrar en el puerto con la escuadra a despallar y a surtirse de víveres. Los jabeques que no tenían los fondos forrados de cobre necesitaban limpiarlos y darles sebo antes de volver a hacerse a la vela para una nueva navegación prolongada.

Arriaga, buen conocedor de las costumbres de los argelinos desde su etapa maltesa, sabía que éstos comenzaban sus campañas de corso tras la invernada durante los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero en su puerto, zarpando a más tardar a finales de marzo. Y así, deseoso de enfrentarse a ellos, previno a Ensenada de que se saldría nuevamente a la mar entre el 20 y el 25 de marzo si para entonces no había recibido alguna contraorden de su parte⁸⁰¹.

También le avisó de que la desertión de los soldados de tropa había continuado: sólo quedaban 56 de los 100 hombres que habían embarcado en Mallorca. Gracias a que los correos entre Cartagena y Madrid apenas tardaban tres días, a la importancia de la campaña, y a que Ensenada le respondió a vuelta de correo, Arriaga el 19 de marzo pudo acusar recibo de la orden de restituir a Mallorca a los soldados que quedaran a bordo para sustituirlos por tropa de los Batallones de Marina a cargo de sargentos.

La escasa y con mucha frecuencia poco solvente y contradictoria información sobre los movimientos de los argelinos obligaba a repentinos cambios de las derrotas, algo que queda patente en las dos siguientes cartas de Arriaga a Ensenada escritas el 23 de marzo, mientras permanecía fondeado en el puerto de Cartagena a la espera de vientos favorables para continuar el

⁷⁹⁹ *Ibidem*, Ensenada a Arriaga, minuta sin fecha.

⁸⁰⁰ *Ibidem*, Barrero a Ensenada, Cartagena, 26 de febrero de 1749.

⁸⁰¹ *Ibidem*, Arriaga a Ensenada, Cartagena, 12 de marzo de 1749.

corso. Había decidido comenzar a patrullar en aguas de las Baleares, siempre y cuando ni el viento ni noticias contrarias le hicieran cambiar de rumbo⁸⁰².

Esta no era una decisión arbitraria: recordemos que Arriaga, antes de ingresar en la Armada, había navegado durante seis años en los navíos de la Orden de San Juan dedicados al corso en el Mediterráneo occidental, y por lo tanto, conocía bien los usos y costumbres de los corsarios argelinos, las épocas en las que salían a navegar, sus rutas habituales, lugares preferidos y escondites así como el puerto de Argel, por lo que no es extraño que a la hora de tomar decisiones tuviera siempre muy en cuenta su propia experiencia.

Otro elemento decisivo para cualquier operación Marítima en la época de la navegación a vela era el viento, única fuerza motriz que, completamente imprevisible, se convertía en el factor condicionante por excelencia de cualquier expedición. Las derrotas, la duración de las travesías, los tipos de navegación, las estrategias, las maniobras, el resultado de muchos combates, la vida a bordo, en realidad cualquier actividad en la mar quedaba subordinada a sus designios, como hemos podido ver en las campañas anteriores de Arriaga. En el caso de esta campaña también lo fue, condicionando las operaciones mucho más que las noticias que fueron llegando del paradero de los berberiscos. Arriaga, valiéndose de su prudencia y de su propia experiencia de corso, así como de su conocimiento de las costas mediterráneas, siempre contrastó y sopesó cuántas informaciones recibió, antes de decidir qué grado de credibilidad había que otorgarles.

En este sentido, mientras Arriaga estaba fondeado en Cartagena esperando vientos favorables para hacerse a la vela rumbo a las Baleares, como había comunicado a Ensenada, se vio obligado a cambiar la derrota prevista debido a la información que le aportó justo antes de hacerse a la vela una embarcación que había entrado en el puerto cartagenero procedente de Málaga. El capitán de dicha embarcación a su vez la había adquirido de un paquebote inglés que había zarpado de Argel el 28 de febrero, y mientras estuvo fondeado en el puerto argelino, realizando tareas de carga y descarga,

⁸⁰² Ibídem, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, Cartagena, 23 de marzo de 1749. La correspondencia sobre esta campaña de corso pone de manifiesto que las noticias sobre corsarios argelinos provenían o de navíos mercantes que se cruzaban con ellos, o así lo creyeron, durante su navegación, o que decían haberse cruzado con otros que los habían visto, o, a su vez, oído de terceros. Otra fuente fueron los torreros al cargo de torres vigías costeras, que atemorizados en la mayoría de los casos, tomaban por corsarios argelinos cualquier navío de los que avistaban (hay que tener en cuenta que los berberiscos con frecuencia recurrieron a algún tipo de camuflaje para pasar desapercibidos). La tercera fuente fueron los informes de cautivos liberados sobre la actividad del puerto argelino, número de embarcaciones, hombres etc. En cualquier caso, cuando estas noticias llegaban a los guardacostas de la Armada estaban atrasadas y con frecuencia eran muy imprecisas.

presenció cómo el 22 de febrero se habían hecho a la vela cuatro fragatas corsarias con dirección al Océano, justamente mientras Arriaga había estado patrullando entre Cabo de Palos y Málaga.

Arriaga, en vez de zarpar rumbo a Levante decidió poner su rumbo hacia Poniente, para poder perseguir a las fragatas. A pesar de que era consciente de lo imposible de darles alcance, confiaba poder encontrarlas y hacerles frente cuando retornaran al Mediterráneo⁸⁰³. Ensenada, cuando recibió la carta de Arriaga comunicándole el cambio de rumbo y la causa, no pudo por menos que aprobar la decisión de éste, aunque no obvió recordarle, al mismo tiempo, que se acercaba el momento escogido para llevar a cabo el objetivo principal de la campaña:

...Ha parecido bien a S.M. el que V.S. haga el curso entre Cabo de Gata, Málaga y la costa de la Berbería como expresa, por si pudiera encontrar las fragatas de moros que han salido de Argel, a su regreso del Océano, pero debiendo v.s. tener presente que en fines de junio de este año debe emprenderse la expedición de bombardear aquella plaza, como se ha dicho a v.s. reservadamente, y que nada será más conveniente que el que tantee la situación del muelle y fortaleza y el fondo en que hayan de servir las bombardas y fondear los bajeles de su cargo⁸⁰⁴.

Ensenada había proyectado un ataque en toda regla a la plaza de Argel con la intención de destruir, mientras estuviera atracada, la flota de los corsarios, incrementada últimamente gracias a las presas que habían hecho. Incluso se había puesto fecha a la operación. Esta acción bélica contrariaba las sinceras intenciones pacifistas que Fernando VI y su secretario de Estado, José de Carvajal, se habían propuesto, desde el inicio del reinado, en 1746⁸⁰⁵. Sin embargo, para Ensenada y los responsables de la defensa de la Monarquía la política de neutralidad no era extensible a los tradicionales enemigos de la cristiandad, focalizados en las regencias norteafricanas que con mayor o menor intensidad, dependiendo de su fortaleza y apoyos internacionales, nunca dejaron ni de atacar las poblaciones costeras de España e Italia, ni de dificultar el tráfico Marítimo en el Mediterráneo.

⁸⁰³ *Ibíd*em, Arriaga a Ensenada, 23 de marzo de 1749.

⁸⁰⁴ *Ibíd*em, Ensenada a Arriaga, 1 de abril de 1749.

⁸⁰⁵ Sobre las discrepancias de enfoque de la neutralidad de ambos ministros véase: GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista...*, pp. 108-126. Sobre la política de neutralidad: PALACIO ATARD, V.: "La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI", *Hispania*, Madrid, 1976, 133, pp. 301-320.

Pero Ensenada no obraba impetuosamente. El dos de abril de 1749 había solicitado a una Junta asesora, formada por los jefes de escuadra José Pizarro y Pedro Messía de la Cerda, experimentados marinos de guerra de la Armada y, como Arriaga, caballeros de la Orden de San Juan y expertos en curso mediterráneo, un informe sobre la proyectada expedición. Dos días después, el 4 de abril tenía la respuesta sobre su mesa⁸⁰⁶.

Los miembros de la Junta no sólo aprobaban la expedición, sino que para garantizar su éxito, recomendaban que el bombardeo se llevara a cabo con una escuadra más potente que la que en aquellos momentos mandaba Arriaga. El ataque, además, debía efectuarse durante los meses de junio y julio. Avalado con el informe, Ensenada, el mismo día 2 de abril, se dispuso a seguir los consejos de sus asesores, ordenando al comandante general del departamento Marítimo de Cartagena, marqués de la Victoria, que procediera a armar el *San Fernando*, el tercer navío con el que contaba la Armada en dicho departamento, para incorporarlo a la escuadra de Arriaga, aunque sin desvelarle sus intenciones⁸⁰⁷.

Ensenada igualmente había enviado al comandante general del departamento Marítimo de Cádiz, Francisco Liaño, una lista de subalternos, ordenándole destinarlos a Cartagena para embarcarlos en el *San Fernando* y proceder a armar las cuatro bombardas atracadas en Cádiz. El intendente del reino mallorquín, Ordeñana, también recibió la orden de fletar otros dos jabeques más bajo las mismas condiciones que los cuatro anteriores y de embarcar en ellos a 200 marineros⁸⁰⁸.

Mientras se preparaba el gran ataque con toda la diligencia posible, Arriaga se había hecho nuevamente a la vela el 24 de marzo y permaneció treinta y cuatro días navegando sin tocar puerto, por lo que no recibió hasta finales de abril la carta de Ensenada con la decisión de llevar a cabo el bombardeo en julio y la orden de que tratara de averiguar si los grandes navíos de línea de la Armada tenían posibilidades de fondear en el puerto de Argel.

⁸⁰⁶ AGS, SM, leg. 482, *Informe de la Junta*, Madrid 2 de abril de 1749: "La ideada expedición de bombardear Argel en el verano próximo se considera plausible y aún conveniente al decoro de la Monarquía, (...) pero siendo preciso asegurar la acción y que las armas del Rey no sufran sonrojo, se propone que a los navíos y jabeques que manda Arriaga se agregue otro navío y dos o tres jabeques".

⁸⁰⁷ AGS, SM, leg. 14-1, exp. 69, Marqués de la Victoria a Ensenada, 9 de abril de 1749. Confirmándole haber ordenado al intendente Barrero disponer los pertrechos y víveres para tres meses destinados al *San Fernando*, navío que estaba previsto incorporar a la flota de Arriaga según las órdenes que había recibido.

⁸⁰⁸ AGS, SM, leg. 482. Cartas de Ensenada al marqués de la Victoria, Francisco Barrero, Francisco de Liaño y Antonio de Ordeñana con las órdenes respectivas, todas del 2 de abril de 1749.

Durante su navegación, intentando capear un temporal de poniente con la vela mayor, el *Constante* había roto su mastelero de velacho. Avisado el *América* mediante la señal de incomodidad, éste le siguió toda una noche corriendo a palo seco hasta que, a la mañana siguiente, pudieron acercarse a la costa y empezar a reparar el mastelero. En estas estaban cuando las cacholas del palo mayor del *América* se rindieron obligando a la escuadra a retroceder hasta Cartagena para sustituirlas por otras nuevas.

Arriaga aprovechó los cuatro días que llevó la reparación para reponer víveres e informar a Ensenada de todo lo acontecido durante su reciente navegación, en la que intentando encontrar las cuatro fragatas berberiscas a su regreso de Poniente, se había aproximado a la costa argelina para reconocerla⁸⁰⁹. Por separado le envió un informe al que adjuntó un rudimentario plano actualizado de la rada argelina que, por la detallada información que aportaba, resultó decisivo para el futuro de la expedición, ya que la Secretaría de Marina no disponía de un plano actualizado del puerto argelino. El más reciente se había efectuado con motivo de la reconquista de Orán en 1732. El nuevo plano evidenció que los argelinos habían reforzado las defensas de su puerto, fortificando el muelle y aumentando las baterías y morteros de bombas.

En el informe que adjuntó al plano Arriaga hacía una mención especial a la flota argelina y a un movimiento inusitado que había observado en el puerto, del que dedujo que en el ambiente reinaba mucho nerviosismo. Teniendo solamente en cuenta el número de naves atracadas, sin contar las que se hallaban en la mar, la flota argelina era superior a la española y, por si fuera poco, la orden dada al departamento gaditano de armar las bombardas había levantado las sospechas sobre el proyectado bombardeo contra la Regencia entre los numerosos mercantes de distintas nacionalidades atracados en ese momento en la bahía gaditana, convirtiendo el proyecto, a pesar de las precauciones tomadas, en un secreto a voces. Su difusión en el puerto argelino por los propios mercaderes y marineros era, sin duda, la causa del nerviosismo que había detectado. A la luz de toda esta nueva situación basada en las informaciones recabadas por él mismo, Arriaga sopesó la situación y recomendó a Ensenada:

...Yo Sr. Excm. creería conveniente contentarse este verano con el amago y dar el golpe en el otro, pues prontas las bombardas en ese puerto y más proporcionadas en navíos y jabeques las fuerzas del corso, pudiera facilitarse la ejecución tan sin antecedentes que acaso

⁸⁰⁹ AGS, SM, leg. 438, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, 30 de abril de 1749.

se aprovechase la coyuntura de estar sus corsarios fuera y que caso pareciese resolución del comandante, sin merecer a la Corte poner en eso su consideración⁸¹⁰.

Esta reflexión de Arriaga es un fiel reflejo del que será su *modus operandi* a lo largo de su trayectoria, ya que siempre actuará desde una gran prudencia y discreción. Pero además revela su sentido político al valorar las implicaciones internacionales que el proyecto implicaba y el modo de evitarlas. Para Arriaga, teniendo muy en cuenta la potencia de su escuadra, cuando se planeaba una confrontación entre dos flotas con fuerzas desiguales, el efecto sorpresa era el mayor garante de la más débil para poder llevar a cabo la empresa con ciertas garantías de éxito. Desaparecido éste, no quiso arriesgar su escuadra, por lo que decidió no dar el golpe, desaprovechando la ocasión de sorprender a los argelinos cuando aún no habían tenido tiempo suficiente de preparar la defensa de su puerto y flota. Arriaga no tuvo en cuenta que al sugerir posponer la empresa al verano de 1750 daba a los argelinos el margen necesario para buscar aliados y reforzar la custodia de su plaza.

Mientras se efectuaban las reparaciones y esperaba la respuesta de Ensenada, al no haber más embarcaciones armadas disponibles, se vio obligado a enviar los jabeques a convoyar tres barcas procedentes de Nápoles con doce compañías de tropa. Los navíos estuvieron listos para zarpar antes de que hubieran llegado los jabeques de su misión de escolta. Mientras Arriaga los esperaba para hacerse nuevamente a la vela con toda su escuadra, llegaron a Cartagena noticias de la presencia de jabeques argelinos en las costas de Valencia y Barcelona. La información coincidía con que el viento había rolado hacia Poniente, por lo que Arriaga decidió aprovechar esa coyuntura favorable para salir a perseguirlos, a pesar de que reconocía que sin los jabeques no podía hacer más que ahuyentarlos. Por este motivo dejó ordenado que le siguieran en cuanto llegaran a Cartagena finalizada su misión de escolta.

A pesar de verse inmerso en esta nueva e improvisada persecución, Arriaga no dejaba de tener muy presente la proximidad del momento elegido para el bombardeo del puerto argelino, proyectado para el mes de julio, y era consciente de que Ensenada necesitaba poder comunicarle sus órdenes lo más rápidamente que las circunstancias lo permitiesen. Por ello antes de partir le pidió en una nota urgente que se las enviase por duplicado a los puertos de Alicante y Barcelona, dónde él mandaría una embarcación a recogerlas cuando

⁸¹⁰ AGS, SM, leg. 482, Informe de Arriaga a Ensenada, s.f.

pasase frente a ellos durante su corso. También le recordó que había que prorrogar una vez más la contrata de los jabeques, insistiéndole en que no dejara de hacerlo, ya que era en ese momento cuando más falta hacían. Intuyendo la tensión de la situación quiso enviar un mensaje tranquilizador a Ensenada:

...He completado 90 días de víveres, y así me hallo en estado de ir donde V.E. quiera⁸¹¹.

Los jabeques llegaron justo a tiempo de incorporarse a la escuadra. Habían entrado en el puerto de Cartagena durante la madrugada entre el uno y el dos de mayo, habían dado pendoles, hecho aguada y se habían proveído de víveres en apenas unas horas, facilitando que la escuadra al completo pudiera hacerse a la vela para perseguir a los berberiscos en la tarde del dos de mayo, como había previsto Arriaga. La tremenda prisa la justificaba el que también Barceló traía noticias recientes de haberse avistado jabeques berberiscos frente a las costas de Cataluña y Mallorca, recabadas de navíos franceses e ingleses con los que se había cruzado durante su derrota de Málaga a Cartagena convoyando las barcas de Nápoles⁸¹².

La escuadra de Arriaga, sin embargo, no tuvo necesidad de llegar hasta Cataluña, ya que a la altura del Cabo de Palos reconoció varias embarcaciones provenientes de Arenys, Salou y Mallorca, confirmándole todas ellas no haber vuelto a ver rastro de argelinos en esas aguas durante los últimos días, lo que para Arriaga significaba que habían puesto rumbo a Italia. Algo que unas semanas más tarde le confirmó el propio Ensenada cuando le comunicó las últimas noticias recibidas desde Marsella sobre los seis jabeques argelinos que habitualmente hallaban refugio en el puerto de Tolón e islas Hyères, desde donde partían a corsear preferentemente hacia las costas catalanas, valencianas y mallorquinas.

El informe marsellés le confirmaba que los jabeques argelinos habían regresado a ese puerto para partir de nuevo casi inmediatamente, el 17 de abril, hacia Italia. Portaban cada uno entre 16 y 20 cañones y sus respectivas tripulaciones las formaban entre 250 y 300 hombres⁸¹³.

Arriaga, una vez se hubo asegurado de que no había moros ni en la costa valenciana ni en la mallorquina, decidió cambiar su derrota y enfilarse hacia

⁸¹¹ *Ibidem*.

⁸¹² AGS, SM, leg. 438, Francisco Barrero a Ensenada, Cartagena, 7 de mayo de 1749.

⁸¹³ *Ibidem*, Ensenada a Arriaga, Aranjuez, 10 de mayo de 1749. Los corsarios argelinos venían recibiendo desde hacía tiempo cobijo y apoyo logístico para sus jabeques en el puerto de Tolón basándose en acuerdos establecidos entre Francia y la Regencia argelina.

Málaga, enviando antes un jabeque con la noticia del cambio de rumbo al comandante de uno de los navíos malteses que también patrullaban las costas mediterráneas españolas, para que se mantuviera patrullando toda esa zona. La colaboración prestada por la Orden a la Armada española desde el principio de esta campaña, y la coordinación de ambas escuadras para repartirse las zonas a patrullar, están en consonancia con la buena predisposición que siempre hubo por parte de la Religión para colaborar con la Corona española y contribuir a la persecución de corsarios norteafricanos en el Mediterráneo occidental.

El capitán del navío maltés le confirmó que mantendría su curso sobre las costas valenciana y mallorquina hasta final de mayo, en que tenía órdenes de retirarse⁸¹⁴. El mismo jabeque, una vez hecha la gestión con el navío maltés, mientras el grueso de la escuadra le esperaba, debía entrar en el puerto de Alicante por si hubiera llegado algún pliego de Ensenada con cartas para Arriaga. Esta misma operación se repetiría cuando la escuadra pasase frente a Cartagena y demás puertos en su derrota hacia el sur. Arriaga quiso evitar a toda costa “que no se me atrasen las órdenes de V.E.”⁸¹⁵.

Tan consciente fue Arriaga de la trascendencia de las próximas órdenes de Ensenada para la campaña y de que no podía perder tiempo en su derrota hacia el sur, que no dudó en enviar al capitán del jabeque-correo a tierra con una carta para el comisario de Marina de Alicante, Gabriel de Peña, rogándole que aun en el caso de estar ya cerradas las puertas de la fortaleza por haberse hecho de noche, convenciera al gobernador de la plaza para dejar salir de la plaza, excepcionalmente, al capitán del jabeque con la correspondencia para él⁸¹⁶. Las órdenes que tanto esperaba Arriaga llegaron a Alicante algunos días después, cuando la escuadra ya estaba lejos, quedando en poder de Peña hasta que se presentara otra ocasión de entregarlas, como él mismo confirmó a Ensenada⁸¹⁷.

En situaciones especiales la Secretaría de Marina se veía obligada a enviar duplicados de las órdenes originales a todos los puertos por los que estaba previsto pasase la embarcación al mando de sus destinatarios, como así ocurrió en esta ocasión⁸¹⁸. Finalmente el 12 de mayo Arriaga envió a

⁸¹⁴ AGS, SM, leg. 438, Arriaga a Ensenada, 14 de mayo de 1749.

⁸¹⁵ *Ibídem*, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* sobre Cabo de Palos, 5 de mayo de 1749.

⁸¹⁶ *Ibídem*, Arriaga a Gabriel de Peña, a bordo del *América* sobre Cabo de Palos, 5 de mayo de 1749.

⁸¹⁷ *Ibídem*, Gabriel de Peña a Ensenada, Alicante, 14 de mayo de 1749.

⁸¹⁸ *Ibídem*, Ensenada a Arriaga, Aranjuez, 12 de mayo de 1749. “...Queda S.M enterado del retroceso que v.s. emprendía para la costa de Málaga, a cuyo puerto dirigí a v.s., días hace, un pliego con su duplicado para Almería a fin de que se los entregasen si se dejaba ver en las cercanías”.

Barceló con su jabeque al puerto de Málaga a recoger los pliegos de la Corte a su nombre⁸¹⁹.

Ensenada, antes de enviar una orden definitiva sobre el bombardeo, nada más recibir las reflexiones y sugerencia que acompañaban la información de Arriaga sobre la nueva situación de la fortaleza argelina tras su reconocimiento y la propagación del rumor sobre la proyectada operación de castigo, avalada por su informe sobre los cambios acaecidos en el puerto argelino, las había sometido a consulta de la Junta de expertos. La opinión de sus miembros, José Pizarro y Pedro Messía de la Cerda, coincidía plenamente con la recomendación que hacía Arriaga tras su reconocimiento del puerto de Argel, de posponer la expedición de castigo hasta el verano siguiente. Teniendo en cuenta la nueva situación de la fortaleza argelina con un importante refuerzo de sus defensas, así como la abrumadora desigualdad entre la escuadra de Arriaga y la flota argelina era la única opción posible.

En el dictamen que redactaron para Ensenada Pizarro y Messía de la Cerda incluyeron varias recomendaciones tendentes a solventar las nuevas dificultades: aprovechar el tiempo de espera hasta julio de 1750 para aumentar el número de jabeques de la escuadra y enviar un ingeniero camuflado de marinero en algún navío francés para que alzara un plano exacto del puerto de Argel, sus fortificaciones y disposición de las baterías. Con la intención de hacer desvanecer las sospechas levantadas sobre el proyectado bombardeo aconsejaron que Arriaga prosiguiera el curso con las mismas fuerzas que las que había llevado hasta el momento⁸²⁰.

Ensenada asumió todas las recomendaciones que le había hecho Arriaga en su informe, coincidentes, además, con las de la Junta de expertos. Por lo tanto, le ordenó suspender la operación de castigo contra Argel hasta el año siguiente. Las nuevas órdenes no sorprendieron a Arriaga cuando las recibió, aunque no se le pasó por alto que esta vez la carta no mencionaba para nada la empresa; simplemente se le ordenaba en nombre del rey (como habitualmente actuaban los ministros ilustrados durante el siglo XVIII) proseguir con la campaña de corso como hasta entonces. Muy probablemente, Ensenada, ante la posibilidad de que los ecos del proyectado bombardeo llegaran a oídos del monarca y de Carvajal, intentara camuflar sus órdenes. Sin embargo, como los preparativos para llevar a cabo al año siguiente el

⁸¹⁹ Ibídem, Málaga, 12 y 20 de mayo de 1749. Tomás Oherman y Medina, ministro de Marina de Málaga, confirmó a Ensenada haber entregado los duplicados a Barceló, incluyendo un recibo firmado por éste en su carta.

⁸²⁰ AGS, SM, leg. 482, José Pizarro y Pedro Messía de la Cerda a Ensenada, Aranjuez, 5 de mayo de 1749.

bombardeo con más garantías de éxito debían proseguir, también ordenó a Arriaga dirigirse a Cádiz para recoger las bombardas que ya se estaban armando y convoyarlas hasta Cartagena donde esperarían a ser utilizadas⁸²¹. Así pues, con la orden proseguir la campaña de corso como hasta entonces, Ensenada dio un necesario giro radical a su improvisada y apresurada decisión, a la vez que disimulaba el verdadero proyecto inicial:

El rey ha resuelto que V.S. continúe en hacer el corso contra los mahometanos con los navíos *América* y *Constante* y cuatro jabeques en la forma y en los parajes que tuviere por más ventajoso y conducente al resguardo de nuestras costas y hostilidad de los argelinos, y lo prevengo a V.S. de orden de S.M. para su cumplimiento⁸²².

Para que el cambio de planes que acababa de producirse no afectase a la contratación de los dos nuevos jabeques destinados a reforzar la escuadra de Arriaga que se había ordenado realizar a Ordeñana en Mallorca, Ensenada decidió que, como por el momento no iba a necesitarse una escuadra tan potente, los nuevos jabeques sustituyesen a dos de los que navegaban al mando de Antonio Barceló en conserva de los navíos de Arriaga. Y con el fin de facilitar los trámites administrativos del fletamento, los patrones de los nuevos jabeques debían simplemente subrogarse a la misma contrata ya establecida notarialmente. Los 200 nuevos marineros que Ordeñana había reclutado se destinarían a relevar a otros tantos de los que estaban navegando en los jabeques mallorquines.

En las nuevas órdenes que Ensenada envió a Arriaga le mencionaba lo mucho que importaba al servicio del rey y además ser voluntad expresa del monarca, tanto que se pagase puntualmente a los marineros todo lo que hubiere devengado su enrolamiento, como el que se cumpliesen puntualmente las reglas establecidas para los recambios de la marinería matriculada, con vistas a su descanso y habilitación. Alusiones ambas de las que se trasciende una clara intención justificativa y un intento de encajar en la nueva campaña de

⁸²¹ Ibídem, Ensenada a Arriaga, Aranjuez, 9 de mayo de 1749. "...que habiendo determinado el rey suspender ese verano la ideada expedición de bombardear Argel y que se vaya preparando todo lo necesario para afianzar el acierto de esta operación en el año próximo, se le previene de orden de SM para su inteligencia y gobierno, y siendo una de las cosas que deben proceder la de que se transfieran a Cartagena las 4 bombardas que se están aprontando en Cádiz, convoyadas de los navíos y jabeques de su mando en julio, quiere SM que a este fin pase a Cádiz oportunamente y que sin detenerse en esa bahía más que el tiempo preciso de incorporar las bombardas, las escolte a Cartagena".

⁸²² AGS, SM, leg. 438, Ensenada a Arriaga, Aranjuez, 9 de mayo de 1749.

curso las órdenes dadas al intendente de Mallorca, Ordeñana, cuando todavía se preparaba el bombardeo.

Lo cierto es que los jabeques con sus tripulaciones mallorquinas llevaban navegando desde los últimos días de octubre de 1748, aunque la campaña, según lo pactado en la contrata, se había iniciado oficialmente el 8 de noviembre, que fue el día en que los cuatro jabeques se hicieron a la vela desde Cartagena para patrullar las costas mientras esperaban a que terminase la habilitación de los navíos de la Armada. Habían cumplido, por lo tanto, con creces seis meses de navegación continuada, y si por “necesidades del servicio”, en este caso la prolongación de la campaña de corso, no se podían relevar a todos los jabeques ni a sus tripulaciones completas, no estaba de más sustituir a los que más hubieren padecido, jabeques y hombres.

Así pues, Arriaga, a finales de mayo, se vio obligado a obedecer la contraorden e interrumpir el curso para proceder al reemplazo de marinería y de dos de los jabeques, dirigiéndose para ello a Cartagena. Aprovechó su estancia en el puerto cartagenero para dar cuenta detallada a Ensenada del desarrollo de la campaña de corso hasta ese momento y de sus planes futuros:

...Nada ha ocurrido en mi corso desde que a V.E. escribí. Los argelinos se dejan ver en una parte y luego desaparecen, con que no es recurso buscarlos donde avisan los vieron, y consiste la dicha en adivinar dónde vendrán. Han inundado la Italia en su salida de abril y por esto creo que en la de ahora pasarán muchos el Estrecho. Pienso andarlo todo, según me dieren los vientos, con el Poniente hasta Cataluña y con los Levantes hasta Gibraltar⁸²³.

Ensenada, asumiendo una vez más las prevenciones y reflexiones de Arriaga, le ordenó que, cuando hubiera convoyado las bombardas desde Cádiz hasta Cartagena, no se detuviera en el puerto cartagenero y continuara el curso aproximándose a las costas norteafricanas para recorrerlas en su totalidad, y que, pasando el Estrecho, siguiese el curso pasando por Cabo San Vicente hasta llegar a las Azores y de ahí a Cabo Finisterre. Es decir, decidió extender el radio de acción de la escuadra de manera considerable al incluir la ruta atlántica completa, desde Cádiz pasando por las Azores hasta Galicia. No en vano el tramo que comprendía desde las Azores hasta Cádiz era el más asediado tradicionalmente por los piratas y corsarios norteafricanos por ser la ruta que seguían las embarcaciones que iban y venían de Indias⁸²⁴.

⁸²³ AGS, SM, leg. 438, Arriaga a Ensenada, 27 de mayo de 1749.

⁸²⁴ MARTÍN CORRALES, E.: “El corsarismo norteafricano...”

Como los corsarios ocasionalmente llegaban hasta las costas gallegas persiguiendo a los navíos que desde las Azores buscaban refugio en el puerto de Ferrol, decidió incluir la vertiente atlántica en las derrotas que Arriaga debía patrullar, sobre todo teniendo en cuenta que la Corte portuguesa todavía no había decidido participar en la campaña⁸²⁵.

Debido a que la campaña había suscitado muchas expectativas en la Corte, Ensenada en la carta-orden que dirigió a Arriaga hacía especial hincapié en que aumentara la presión sobre los argelinos. Sin dejar de patrullar constantemente las costas españolas, las derrotas de la escuadra de Arriaga debían incluir las costas del Norte de África y alrededores de Argel para establecer un amplio cordón de seguridad en torno a la plaza argelina que obligara a los berberiscos a concentrar sus fuerzas en su propia defensa, disuadiéndolos de salir a corsear.

En la mar las embarcaciones argelinas, jabeques y galeotas principalmente, eran sin duda más veleras que los pesados navíos de línea de la Armada. Hemos visto cómo el propio Arriaga se quejaba de no poder darles alcance cuando las perseguía sin la ayuda de los jabeques mallorquines. Sin embargo las cosas cambiaban ante un enfrentamiento directo o ante el asedio a un puerto, situaciones en que, frente a la capacidad destructiva de un navío de línea de 60 cañones, que era una auténtica fortaleza flotante, las embarcaciones menores estaban en clara desventaja.

Cuando Arriaga recibió las nuevas instrucciones ya se encontraba navegando hacia el Cabo Tres Forcas con la intención de seguir hacia las islas Chafarinas y recorrer la costa norteafricana hasta Mostaganem, parajes todos ellos de paso obligado para los argelinos en sus idas y vueltas del Estrecho⁸²⁶. El obligado acuse de recibo así como su nueva derrota se lo escribió a vuelapluma y lo envió con la lancha del navío al puerto de Málaga cuando cruzó frente a él. El derrotero que había establecido coincidía en gran parte con el que Ensenada le ordenaba seguir, por lo que decidió no cambiar su rumbo de momento, ya que incluía las rutas habituales de los argelinos cuando pasaban el estrecho y enfilaban hacia Italia, y tenía muchas probabilidades de encontrarlos. A mediados de julio esperaba regresar a Cartagena a recibir la

⁸²⁵ AGS, SM, leg. 482, Ensenada a Arriaga, 2 de junio de 1749.

⁸²⁶ Ibídem, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, cerca de Cabo de Gata, 12 de junio de 1749: "y llega en tiempo que, incorporándoseme el *Constante* que ayer no pudo hacerse a la vela de Almería cuando yo, por un inopinado viento que sobrevino, hacía ya derrota para Cabo Tres Forcas e islas Chafarinas, en ánimo de seguir la costa hasta Mostaganem, como paraje de ida y vuelta del Estrecho, no desamparan los argelinos. Y como los vientos me ayudaren, discurría continuar al Leste cogiendo también la Canal entre Ibiza y Argel, como travesía regular para los que pasan a hacer su corso en Italia. Y no oponiéndose este mi proyecto a lo que V.E. me previene (...), lo continuaré".

nueva matrícula, completar víveres y reparar las pequeñas averías que hubieran surgido. Sería a partir de finales de julio cuando pondría rumbo hacia Cádiz para recoger las bombardas y escoltarlas hasta Cartagena aprovechando ese trayecto para dejarse ver nuevamente en las plazas norteafricanas. Luego cruzaría el Estrecho y se adentraría en el Atlántico.

Impacientado por la falta de resultados, Ensenada envió a Arriaga con urgencia las últimas noticias recibidas en la Corte sobre avistamientos de berberiscos en varios puertos, entre ellos algunos de la costa atlántica. Tampoco en esta ocasión Arriaga les otorgó mucha credibilidad, justificando su decisión de no cambiar el rumbo emprendido para ir a perseguirlos (como se le sugería) con argumentos contundentes:

...Las noticias de corsarios que dan de muchos puertos no siempre son las más seguras, como recibidas de marineros y torreros a quienes no acompaña el mayor conocimiento. El comandante del *San Juan* de Malta, que estuvo sobre Mallorca y la costa valenciana desde el 1º hasta el 23 de mayo, que yo le ví, no había descubierto rastro, y a mí por acá sucedía lo mismo. Ha entrado en Cartagena embarcación cuyo patrón aseguraba le habían dado caza tres jabeques moros, y combinando el paraje y la fecha eran los de mi mando⁸²⁷.

Pocos días después de la última comunicación, estando sobre el Cabo Tres Forcas y las Chafarinas, un recio temporal de Poniente alejó a la escuadra de la costa norteafricana, empujándola hasta la costa almeriense y separando los navíos de los jabeques. Mientras Arriaga se dedicaba a buscarlos recorriendo la costa sur de la península, esperando encontrarlos refugiados en alguna rada, fue avistado desde el puerto de Málaga, desde donde le enviaron un correo con el duplicado de las órdenes del 3 de junio que ya había recibido al pasar por Almería. No obstante, aprovechó el obligado acuse de recibo para informar sobre su nueva situación.

Mantener su curso sobre el Mediterráneo no había sido una decisión suya arbitraria sino obligada por los más de diez y seis días continuados de viento de Poniente, durante los cuales habría sido imposible cruzar el Estrecho y pasar a Cádiz a recoger las bombardas, llevarlas a Cartagena y volver a cruzar el Estrecho para adentrarse en el Atlántico. Además uno de los jabeques había perdido una lancha que había que hacer nueva y otro había roto una antena mayor, amén de que sólo tenían víveres hasta principios de julio.

⁸²⁷ AGS, SM, leg. 438, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* cerca del Cabo de Gata, 12 de junio de 1749.

A la hora de tomar las decisiones conducentes a cumplir sucesivamente las órdenes y contraórdenes que le fueron llegando de Ensenada, Arriaga tuvo que tener en cuenta todos estos factores, imposibles de evaluar desde la Corte, partiendo de la base de que, con los medios que contaba y condicionado por el viento, no podía fácilmente ni multiplicar la actividad, ni ampliar el radio de acción de su escuadra.

En cualquier caso, durante la navegación no había encontrado ni rastro de argelinos, como tampoco había obtenido noticias de ninguna de las muchas embarcaciones con las que se había cruzado, ni las que venían de Levante, ni las que lo hacían de Poniente. En cambio, sí tuvo noticias a través de un mercante holandés de que el 15 de mayo del puerto argelino sólo faltaban cuatro jabeques del completo de su flota, que recelosa de un posible ataque estaba en alerta para defender su plaza, lo que confirmaba los argumentos en los que había basado su recomendación de posponer el bombardeo, además de sus sospechas, al no encontrárselos en ningún paraje, de que los berberiscos por el momento no habían iniciado una nueva campaña de corso⁸²⁸.

Así pues, tal y como había previsto, continuó su patrulla “con tan poco fruto como anteriormente”⁸²⁹, hasta el día 2 de julio en que fondeó con toda su escuadra en el puerto de Cartagena. En seguida dispuso que los jabeques despalaran, se les dieran pendoles y todos recibieran víveres para tres meses. Comunicó a Ensenada que en cuanto terminaran esas operaciones tenía previsto hacerse a la vela rumbo al Estrecho con la intención de pasar en primer lugar a patrullar el Atlántico aprovechando para hacer el curso los primeros treinta días de carena de los jabeques, pues las aguas del Atlántico los castigaban especialmente. Calculó que hasta mediados de agosto no podría regresar a Cádiz para completar las órdenes y recoger las bombardas.

Entretanto a la Corte había llegado la confirmación de que los portugueses habían organizado una escuadra compuesta por dos navíos de línea y una fragata para hacer el curso contra los argelinos, lo cual dio lugar a un nuevo cambio de órdenes, pues la escuadra portuguesa patrullaría durante ese verano su costa. Ahora bastaba con que Arriaga reconociera con la suya los cabos de San Vicente y Santa María sin detenerse, para regresar cuanto antes a Cádiz y convoyar hasta Cartagena las bombardas que ya estaban preparadas para hacerse a la vela⁸³⁰.

⁸²⁸ *Ibidem*, Arriaga a Ensenada, del *América* sobre Cope, 15 de junio de 1749.

⁸²⁹ *Ibidem*, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, en Cartagena, 2 de julio de 1749.

⁸³⁰ AGS, SM, leg. 438, Ensenada a Arriaga, 5 de julio de 1749.

Concluida la puesta a punto de la escuadra en la base de Cartagena, Arriaga se hizo a la vela sin más dilación el 15 de julio, llegando al Estrecho en torno al 25. Tuvo suerte de que soplara Levante, que aprovechó para pasarlo esa misma madrugada, y sin detenerse en Cádiz siguió hacia los cabos para reconocerlos, dando por hecho que los argelinos en caso de decidirse a salir de su puerto y querer aprovechar ellos también el Levante, optarían por esa misma derrota⁸³¹.

En efecto, los corsarios argelinos, desde que se había propagado el rumor de que la Armada planificaba un posible bombardeo de su puerto, habían dejado de hacer el curso en el Mediterráneo, retomándolo por estas fechas con la precaución de no dejar su puerto indefenso. Esta fue la causa de que Arriaga en su derrota hacia Cádiz sólo hubiera avistado una galeota mora navegando muy cerca de la costa de Berbería, entre Málaga y el Peñón, a la que intentó inútilmente dar caza. Ofreciéndonos él mismo la explicación:

...ya que para este género de embarcaciones ni alcanzan jabeques ni navíos⁸³².

Mientras recorría la costa gaditana, estando frente a su bahía, aprovechó que uno de los jabeques de su escuadra había roto su palo de trinquete para enviarlo a Cádiz a reponerlo y entregarle sendas cartas para Ensenada y el intendente del puerto gaditano, Francisco de Varas y Valdés. Les comunicaba sus intenciones de pasar primero a reconocer los cabos para recoger las bombardas a su regreso de esta misión, con la finalidad de que las bombardas estuvieran preparadas para hacerse a la vela y así no perder tiempo esperándolas.

Como no tenía intención de entrar en la bahía, indicaba a Varas que en cuanto los vigías avistaran el *América*, al que pondría una bandera de Malta en el palo mayor como distintivo, diera las órdenes oportunas para que se le incorporaran las bombardas acompañadas del jabeque. Además le pidió que mediante el patrón del jabeque le hiciera llegar las cartas de la Corte que se hubieran recibido para él⁸³³.

El reconocimiento de los cabos apenas le llevó unos días, y tampoco en esta ocasión avistó corsarios argelinos, de modo que ya el día 31, sin haber esperado en el punto de encuentro que había acordado para que se le incorporaran las bombardas y el jabeque que había quedado averiado en

⁸³¹ Ibídem, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* en el Estrecho, 25 de julio de 1749.

⁸³² Ibídem.

⁸³³ Ibídem, Arriaga a Varas y Valdés, del *América*, 25 de julio de 1749.

Cádiz, estaba con su escuadra frente a la bahía gaditana. A pesar de que había recibido órdenes de Ensenada de evitar fondear en ella, no le quedó más remedio que hacerlo para recibir a bordo del *América* y del *Constante* dos mil bombas que no habían cabido en las santabárbaras⁸³⁴ de las bombardas⁸³⁵.

Terminada la operación de carga de los navíos y el apresto de las bombardas, que aún se demoró cuatro días más, pudo hacerse nuevamente a la vela hacia Cartagena, donde el marqués de la Victoria le entregaría las últimas órdenes de la Corte. Durante esta última derrota tuvo ocasión de reconocer muchas de las embarcaciones que cruzaban el Estrecho, confirmándole todas ellas lo que él mismo venía experimentando: no había ni rastro de corsarios argelinos ni en aguas del Estrecho ni en el Mediterráneo. Un patrón mallorquín le había informado de que, a su paso por Mahón, había oído de unos esclavos liberados que el 23 de julio aún permanecía la escuadra argelina atracada en su puerto en actitud de máxima alerta, temiendo ser atacadas en cualquier momento⁸³⁶. Esta información coincidía plenamente con la que Arriaga venía enviando a la Corte: el rumor de un posible ataque obligó a la flota corsaria a permanecer durante meses en su puerto para defenderlo.

El 13 de agosto, seis días después de haber zarpado de Cádiz, ya estaba Arriaga con su escuadra y las bombardas en el puerto de Cartagena, donde bajo la supervisión del intendente Barrero se procedió de inmediato y con la máxima celeridad a descargar las bombas de los navíos⁸³⁷, ya que a Arriaga le estaban esperando nuevas órdenes de la Corte para emprender una nueva misión⁸³⁸.

En efecto, la escuadra de Arriaga se hizo nuevamente a la vela, con rumbo a Argel el día 19 de agosto. Llevaba un pasajero de excepción: el ingeniero Juan Bautista French, a quien se había ordenado levantar un plano exacto del puerto argelino.

Como habían sugerido los miembros de la Junta de expertos, Ensenada había intentado enviarlo a Argel, haciéndolo pasar por un marinero más de la tripulación de alguno de los muchos mercantes franceses que desde

⁸³⁴ Santabárbara: separación que se hace a popa en la primera cubierta, del mismo modo que la de las cámaras superiores para el juego de la caña del timón, colocación de pertrechos de artillería, resguardo del pañol de pólvora que está debajo...O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*, p. 485.

⁸³⁵ *Ibídem*, Francisco de Liaño, comandante del departamento Marítimo de Cádiz a Ensenada, Cádiz, 5 de agosto de 1759.

⁸³⁶ *Ibídem*, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* en Cartagena, 13 de agosto de 1749.

⁸³⁷ *Ibídem*, Barrero a Ensenada, 13 de agosto de 1749.

⁸³⁸ AGS, SM, leg. 482, Ensenada a Arriaga y Ensenada al marqués de la Victoria, 26 de julio de 1749.

Marsella salían hacia Argel. Para ello había encargado al cónsul en Marsella, Francisco Mauricio Sala, que tanteara las posibilidades. Sala, sin embargo, le disuadió, advirtiéndole del posible conflicto diplomático que surgiría con Francia, aliada de Argel en virtud de un tratado de Paz que le garantizaba un próspero comercio con la Regencia:

...y en fuerza del Tratado de Paz que subsiste, afectarían estas gentes escrúpulos o perjuicio de una nación que deben tratar como amiga, bajo cuyos pretextos y celosos a evitar el perjuicio que suponen, padecería a lo menos por algún tiempo su comercio si el Rey tomase o destruyese Argel, bien lejos de facilitar, impedirían todos los medios que pudieran conducir a ese fin⁸³⁹.

A pesar de que Ensenada había cambiado de planes decidiendo enviar al ingeniero French a Argel en un buque de la Armada, sin que los franceses ni siquiera llegaran a enterarse de las verdaderas intenciones que escondía esa decisión, el fantasma de una posible crisis diplomática con Francia no desapareció del todo, como tampoco la sensación de amenaza de una posible operación de castigo contra el puerto argelino.

En enero de 1750 el embajador español en la Corte francesa, Francisco Pignatelli, envió a Ensenada y a José de Carvajal copia de una carta que el cónsul francés en Argel había dirigido al secretario de Estado Puylicieux, manifestándole sus temores ante un posible ataque de España a la Regencia. El secretario de Estado francés le había hecho llegar la copia pidiéndole una explicación⁸⁴⁰.

Un conflicto diplomático con Francia era lo último que Ensenada podía desear, inmerso como estaba en su proyecto de fortalecimiento, reconstrucción y rearme de la Marina, que además pretendió llevar con el máximo sigilo para no despertar sospechas, así que no le quedó más remedio que desmentir categóricamente el temor del cónsul francés echando balones fuera:

...el Rey no tiene intención de hacer armamento contra Argel, ni tampoco con qué, porque carece de navíos, y que para fabricar algunos se necesita tiempo por la precisión de curar las maderas⁸⁴¹.

La nueva misión encomendada a Arriaga apenas duró una semana, pues fue interrumpida repentinamente por Ensenada, quien, ante las

⁸³⁹ Ibídem, Francisco Mauricio Sala a Ensenada, Marsella, 14 de julio de 1749.

⁸⁴⁰ Ibídem, Pignatelli a Ensenada, París, 21 de enero de 1750.

⁸⁴¹ Ibídem, Ensenada a Pignatelli, Madrid, 9 de marzo de 1750.

alarmantes noticias que había empezado a recibir sobre una rebelión en Venezuela contra la Compañía Guipuzcoana de Caracas, decidió enviar allí una escuadra con tropas de refuerzo. El 29 de agosto envió con un correo urgente un pliego extraordinario con órdenes para Arriaga, el marqués de la Victoria y Francisco Barrero que llegó a Cartagena el día 31. Al comandante e intendente del departamento cartagenero les ordenaba aprontar los dos jabeques-correo que habitualmente hacían la ruta de Orán con la intención de hacerse de inmediato a la vela para ir a buscar al *América* en la mar y entregar a Arriaga, su comandante, una carta suya.

En la carta Ensenada ordenaba a Arriaga regresar a Cartagena y permanecer en el puerto a la espera de nuevas órdenes. También le anticipaba de forma reservada que estaba llevando a cabo los preparativos para enviar una escuadra a Caracas formada por los navíos *América* y *Constante* y otros fletados para el transporte de tropa y que contaba con él para ostentar el mando de esta nueva campaña. La incertidumbre de lo que podía estar ocurriendo en Caracas requería no perder tiempo, por lo que le ordenó empezar a habilitar los dos buques para pasar a Indias⁸⁴².

Sin embargo no hubo necesidad de enviar los jabeques-correo a buscar a Arriaga, pues antes incluso de que llegara el correo de la Corte a Cartagena, ya estaba Arriaga de vuelta de Argel con el ingeniero French, enviando sin pérdida de tiempo a la Corte la noticia de que el plano se había podido levantar sin contratiempos⁸⁴³.

El problema caraqueño obligó a efectuar algunos cambios en los preparativos en curso para el bombardeo del puerto argelino pospuesto al verano de 1750. Barrero recibió la orden de no prorrogar las contrataciones a los jabeques mallorquines⁸⁴⁴, cosa que éste se apresuró a cumplir, pues dos semanas más tarde entraron en el puerto de Palma de Mallorca, comenzando poco después el intendente de Marina de Mallorca, Ordeñana, los trámites para su desarme, así como la liquidación de todos los haberes pendientes hasta esas fechas, como el propio Ordeñana confirmó a Ensenada⁸⁴⁵.

La soterrada intención inicial de Ensenada al organizar esta campaña de corso y de destruir la fortaleza de Argel junto con la flota corsaria, tampoco

⁸⁴² AGS, SM, leg. 401-1, exps., 276 y 278. AGS, SM, leg. 438, carta de Barrero a Ensenada, 3 de septiembre de 1749. Confirmándole el recibo del pliego extraordinario de la Corte con las órdenes para Arriaga, así como las que habían recibido él mismo y el marqués de la Victoria de fletar los jabeques-correo de Orán para ir a buscar a Arriaga en Argel.

⁸⁴³ AGS, SM, leg. 482, Arriaga a Ensenada, Cartagena, 3 de septiembre de 1749.

⁸⁴⁴ AGS, SM, leg. 438, Ensenada a Barrero, 6 de septiembre de 1749: "...que despida a los jabeques, pues ya estando tan próximo el invierno y no sabiéndose que haya corsarios no son menester".

⁸⁴⁵ Ibidem, Ordeñana a Ensenada, Palma, 24 de octubre de 1749.

se llevó a cabo en 1750 ni durante los años que aún duró su mandato. El haber mantenido durante 10 meses constantemente patrulladas las costas mediterráneas con una potente escuadra de la Armada apoyada por los navíos de Malta, persiguiendo jabeques berberiscos cuando se tuvo noticias fidedignas de su presencia en algún paraje, así como la estrecha vigilancia a la que Arriaga sometió las rutas habituales de los corsarios argelinos y el temor a un posible bombardeo de su puerto suscitado por la presencia de la escuadra frente a él, que sin duda contribuyeron, mientras duraron, a frenar la actividad corsaria. Cuando finalmente Portugal decidió también armar una escuadra para patrullar la costa atlántica, también allí disminuyó la presencia de los berberiscos.

Cuando Ensenada, en agosto de 1748, dio instrucciones para el armamento de una escuadra de la Armada en curso contra los argelinos, y más tarde comunicó su intención de ampliar el objetivo inicial a bombardear el puerto de Argel para destruir sus defensas y su flota, es evidente que no calibró bien el alcance de la campaña de castigo en vista de los medios de los que inicialmente dispuso. Ni siquiera había un plano actualizado del puerto argelino ni la Secretaría de Marina contaba con información precisa y fiable de las fuerzas del enemigo a batir. El proyecto se fue improvisando demasiado apresuradamente sobre la marcha, adaptándose a los incidentes que iban ocurriendo y a las noticias de los corsarios que fueron recibiendo.

La iniciativa de Arriaga, al aprovechar una de sus derrotas cruzando el Mediterráneo, de acercarse al puerto argelino con su escuadra para reconocerlo, alzar el bosquejo de un plano en el que incluyó las nuevas defensas, así como un estado actualizado de la flota corsaria, proporcionó la auténtica dimensión de la campaña a sus protagonistas y permitió replantear su organización con unas mínimas garantías de éxito, evitando un improvisado bombardeo que pudo haber tenido serias consecuencias políticas y diplomáticas.

Las tranquilizadoras palabras que Ensenada se vio obligado a enviar a la Corte francesa a través del embajador Pignatelli tampoco consiguieron acallar los rumores del posible bombardeo que desde Cádiz habían propagado los muchos navíos mercantes que allí atracaban. Todavía en marzo de 1752 el embajador español en La Haya, marqués del Puerto, transmitió a Ensenada el ofrecimiento del almirante holandés Sriver de comandar la escuadra española destinada a tal fin. Este oficial había estado en distintas ocasiones en Argel al mando de varias escuadras holandesas y conocía perfectamente su puerto.

El ofrecimiento dejó bien claro que en Europa se esperaba el bombardeo en cualquier momento. Naturalmente Ensenada se vio obligado, una vez más, a desmentir tales intenciones, añadiendo en su respuesta a la

oferta del almirante Scriver que para el caso el monarca español disponía de suficientes oficiales⁸⁴⁶.

La actuación de Arriaga había sido decisiva para replantear la organización de la campaña y posponer el bombardeo, lo que, junto a la alerta internacional por la propagación del rumor y a la presión que ejercieron los gobernantes franceses para evitar un ataque que perjudicaba seriamente sus intereses comerciales, contribuyó a frenar la política belicista de Ensenada con las regencias norteafricanas.

Esto significó que si bien no se llegó a bombardear Argel, a partir de 1749 sí se empezaron a llevar a cabo campañas regulares de corso contra las regencias norteafricanas, destinándose para ello una escuadra de la Armada compuesta por un número variable de navíos de línea, fragatas y jabeques con sede en el departamento de Cartagena y otra en el departamento de Cádiz formada por varias fragatas, destinada a patrullar entre los cabos de San Vicente y Santa María y las Azores.

Arriaga, desde que accedió al ministerio de Marina en 1754, prosiguió la política de hostigamiento a las Regencias, intensificando el corso de Estado. Para ello ordenaría cada año armar varias escuadras de corso destinándolas a mantenerse corriendo las costas peninsulares durante las temporadas en que salían los argelinos, generalmente primavera y verano, e incrementaría el número de navíos de dichas escuadras, así como la presión que éstas debían ejercer sobre los argelinos frente a su puerto. La documentación conserva año por año sus órdenes autógrafas a los distintos departamentos en este sentido, incluso seleccionando los buques destinados a cada expedición y en muchas ocasiones los comandantes destinados a mandarlos, lo que deja claro que ejerció su obligación de defender la nación con gran responsabilidad, aprovechando su propia experiencia en el corso y como marino:

...que a los cuatro navíos y fragata que han de formar con el *Aquilón* la escuadra de corso, complete sus tripulaciones según el reglamento...⁸⁴⁷

...A Hevia reservada: que el rey pone a su cuidado la escuadra de corso compuesta por cuatro navíos de línea y dos fragatas buques que debe hallar pronta, que mudándose del *Firme* a aquel de los citados que le parezca, arbole su insignia y acelere la salida, que se dirija a Argel, a cuya vista quiere S.M. se mantenga por espacio de dos meses

⁸⁴⁶ AGS, SM, leg. 482. El marqués del Puerto a Ensenada, La Haya, 15 de marzo de 1752.

⁸⁴⁷ *Ibidem*, carta autógrafa de Arriaga al marqués de Spínola, comandante del departamento de Cartagena, 6 de mayo de 1760.

para perseguir aquellos corsarios en su salida y entrada y la de sus presas...⁸⁴⁸

...A Cartagena: que salgan luego los jabeques unidos los ocho sin que sea motivo de detención para los que estén ya prontos el aguardar a los que no lo estén, porque estos pueden ir después a incorporarse con lo que se hallen fuera. Que se dirijan a la costa de Málaga y mantengan en las inmediaciones del Estrecho, gobernando su crucera según los vientos y noticias, en espera del regreso de los argelinos...⁸⁴⁹

...A Spínola: que el *Atlante* parta con la fragata al corso que estaba prevenido para los dos, con la diferencia que corran la costa de Cataluña...⁸⁵⁰

Con respecto a la actuación de Ensenada caben algunas preguntas: ¿Se enteraron demasiadas personas de sus intenciones obligándole a dar marcha atrás?; ¿Se arrepintió a tiempo de haber sobrepasado sus atribuciones sin haber informado al rey? Lo cierto es que, en 1754, una actitud semejante, cuando, por su cuenta y sin informar claramente al monarca, intentó desalojar por la fuerza a los cortadores de palo ingleses que se habían asentado en Campeche construyendo incluso defensas, fue el argumento que esgrimieron en su contra sus enemigos ante Fernando VI para conseguir su exoneración⁸⁵¹. Lo que está claro es que su estrategia belicista (incluido el intento de bombardear Argel) como medida de presión para conseguir la paz en el Mediterráneo sentó precedente, pues volvió a ser utilizada en 1775 con las mismas intenciones:

Y pareciendo regular que de resultas de las operaciones que ejecuten allí mis armas llegue el caso de hacer con la misma Regencia algunos pactos o convenciones que aseguren para siempre del modo más positivo y solemne a todas las naciones cristianas indistintamente la libre circulación en el Mediterráneo...⁸⁵²

⁸⁴⁸ Ibídem, carta autógrafa de Arriaga a Hevia, marqués del Real Tesoro, 6 de mayo de 1760.

⁸⁴⁹ Ibídem, autógrafa de Arriaga a los mandos del departamento de Cartagena, 9 de septiembre de 1760.

⁸⁵⁰ Ibídem, Arriaga al comandante e intendente del departamento de Cartagena, 9 de septiembre de 1760.

⁸⁵¹ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, pp. 126-155. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*, .

⁸⁵² AHN, Estado, leg. 3581, Grimaldi a O'Reilly, 8 de mayo de 1775, "Instrucción dada por el Rey sobre la expedición a Argel".

A pesar del enorme fracaso que supuso esta expedición, en 1783 y 1784 Floridablanca volvió a ordenar la destrucción del puerto argelino y de la flota corsaria cuando, tras fracasar las conversaciones que se habían mantenido conducentes a firmar un tratado de paz con la Regencia argelina, decidió presionarlos para obligarlos a negociar.

El mando de las dos expediciones de castigo lo ostentó Antonio Barceló, ya convertido en teniente general de la Armada, quien dispuso de una escuadra formada por 4 navíos de línea, 4 fragatas y 68 embarcaciones menores (jabeques, cañoneras, bombardas etc.). Los bombardeos se llevaron a cabo durante los meses de julio de 1783 y 1784 y consiguieron su propósito, ya que se pudo renunciar a un tercero previsto para el verano de 1785 al acceder los argelinos a sentarse a negociar⁸⁵³.

No fue hasta 1786 cuando, finalmente, tras una larga y complicada negociación a tres bandas, pues Argel insistió en hacer el acuerdo extensivo a Turquía, se llegó a un convenio y se pudo firmar el Tratado de Paz que acabó con un estado de guerra que se había prolongado durante 300 años. El precio pagado fue altísimo, pues hubo que indemnizar con un millón de pesos fuertes a la Regencia por los bombardeos de 1775, 1783 y 1784, a los que se sumaron cifras astronómicas en concepto de gastos de los negociadores, regalos etc., más un rescate de 629.025 pesos fuertes por los cautivos esclavizados y un pago de 60.598 pesos fuertes por abandonar Orán⁸⁵⁴. Sin embargo, este carísimo Tratado de Paz no avalaba el éxito de la política de fuerza contra Argel inaugurada por Patiño y seguida por los gobernantes ilustrados, puesto que no podemos olvidar el sobreprecio que costó conseguir la paz en vidas humanas tras el fracaso de 1775, ni los gastos ocasionados por las constantes expediciones de corso emprendidas desde 1749.

Por lo que respecta a la escuadra de Arriaga de 1749, no tenemos constancia de que realizara ninguna presa. Sí consiguieron mantener abierto el tráfico Marítimo, alejando a los corsarios de las costas españolas, y evitaron, con su continuo patrullar, que ellos hicieran presas y raptaran cautivos, sentando un precedente de actuación en adelante. La satisfacción por el éxito de la campaña y el reconocimiento al mérito y al esfuerzo del comandante de la escuadra y los patrones de los jabeques quedaron manifiestos en los honores

⁸⁵³ C. FERNÁNDEZ DURO, *La Armada española...*, t., VIII, pp. 345-346.

⁸⁵⁴ SABATER GALINDO, J.: "El Tratado de Paz Hispano-Argelino de 1786", en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 5, 1984, pp. 57-92.

que se les concedieron, así como en la generosa gratificación que se entregó a Arriaga⁸⁵⁵.

Durante el mes de agosto de 1749, coincidiendo con la llegada a Cartagena de Arriaga con las bombardas que había convoyado desde Cádiz, habían empezado a llegar a la Corte las primeras noticias de una rebelión contra la Compañía Guipuzcoana en Caracas. El embajador español ante el rey de Francia, Francisco Pignatelli, informó al secretario de Estado, José de Carvajal, de que por vía de un navío mercante holandés, llegado de Curaçao y de otro mercante francés llegado de Martinica, se tenían noticias de haberse producido una revuelta de criollos contra la Compañía Guipuzcoana, que ostentaba el monopolio del comercio del cacao caraqueño⁸⁵⁶.

También los miembros del Cabildo de la provincia de Venezuela y los directivos de la Compañía habían despachado oficios al rey explicando lo acontecido. Todas estas noticias alarmaron seriamente a Ensenada, quien como ministro de Hacienda e Indias no estaba dispuesto a prescindir de los jugosos beneficios del comercio del cacao ni a permitir que se abriera una nueva brecha en el monopolio mercantil con las Indias⁸⁵⁷. Para acallar y someter la revuelta decidió enviar una escuadra con un importante refuerzo de tropas, y entregar el mando de dicha escuadra y la enorme responsabilidad de pacificar la región a Julián de Arriaga, quien le había dado pruebas suficientes de lealtad, prudencia y solvencia durante la reciente campaña de corso.

⁸⁵⁵ AGS, SM, leg. 15-1, exp., 120, 14 de junio de 1751: "S.M concede al capitán de navío D. Julián de Arriaga la ayuda de costa o gratificación de 120.000 reales de vellón por una vez en atención a los gastos extraordinarios que ha tenido en la campaña de hacer el corso en el Mediterráneo". AGS, SM, leg. 14-1, exp. 111: "A los patrones Jaime Rivera y Salvador Sora que hicieron el corso durante 1749 en conserva de los navíos *Constante* y *América* a cargo de D. Julián de Arriaga se concede el distintivo de ceñir espada en atención al mérito de haber mandado sus jabeques armadas de cuenta de la Real Hacienda". AGS, SM, leg. 15-1, exp. 118, 30 de abril de 1751, "A los patrones de los 4 jabeques mallorquines que en 1748 y 49 hicieron el corso con los bajeles a cargo de D. Julián de Arriaga, de cuenta de la Real Hacienda se conceden las siguientes distinciones en atención al mérito que contrajeron en el mando de estos jabeques: a Antonio Barceló comandante de todos, sueldo correspondiente a su graduación de teniente de fragata por los 10 meses y medio que estuvo empleado. A Juan Amena, Juan Coll y Juan Ramón el distintivo de poder ceñir la espada".

⁸⁵⁶ AGS, Estado, leg. 4.505, Pignatelli a Carvajal, París, 18 de agosto de 1749.

⁸⁵⁷ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La real compañía guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, 1990, pp. 300-307.

CAPITULO9 LA REBELIÓN CONTRA LA COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS, 1749-1751.

La creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728⁸⁵⁸ fue, fundamentalmente, fruto de la confluencia de dos hechos decisivos: la firme decisión de Patiño de impulsar la recuperación del comercio colonial, muy retraído tras la Guerra de Sucesión, y la iniciativa de los hombres del comercio guipuzcoano para abrirse nuevos mercados. En este sentido, los intentos que el Consulado de San Sebastián y la provincia de Guipúzcoa venían haciendo desde principios de siglo para incrementar su tráfico con su las Indias, encontraron eco en la firme decisión de Patiño de impulsar una nueva experiencia mercantil en España.

En efecto, basándose en un informe realizado por Pedro José de Olavarriga entre 1720-21 sobre la situación económica y los recursos de Venezuela, mandado hacer por el virrey de Nueva Granada, se concretó que el objetivo de la nueva compañía sería, además de suministrar a la población venezolana todo tipo de géneros europeos, la explotación comercial del cacao, que se hallaba en manos de mercaderes holandeses⁸⁵⁹, todo ello mediante el envío de dos navíos anuales que a su regreso de Caracas pagarían los derechos reales en Cádiz, que se prometían elevadísimos, dada la gran cantidad de géneros que estaba previsto negociar.

La Compañía, ante la falta de liquidez inicial y como parte de estos derechos reales para la Real Hacienda, se ofreció a entregar a la Armada dos navíos de 70 cañones cada dos años, además de satisfacer los sueldos de las tripulaciones durante dos meses hasta su entrega a la Armada en Cádiz⁸⁶⁰. Sin embargo, la necesidad de liquidar las cuantiosas deudas contraídas anteriormente por Felipe V con los comerciantes guipuzcoanos prevaleció en la decisión de la Corona de compensar las deudas con los derechos⁸⁶¹, como quedó reflejado en la Real Cédula de constitución de la compañía, firmada en septiembre de 1728. Además, los reyes, con 100 acciones cada uno, se

⁸⁵⁸ AGS, Estado, leg. 7011. *Copia de la Real Cédula de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y reglas establecidas para su mejor gobierno y dirección...*, en Madrid, imprenta de Antonio Sanz, 1748.

⁸⁵⁹ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana...*, pp. 12-20.

⁸⁶⁰ *Ibíd.*, p. 53.

⁸⁶¹ *Ibíd.*, pp.113 y 343-343. En 1717 los comerciantes de San Sebastián habían prestado a Felipe V los únicos siete navíos que se dedicaban a la pesca de altura para la expedición de Sicilia. En 1728 el monarca no había devuelto ni los navíos ni su importe. AGS, SG (Suplemento), leg. 563.

convirtieron en los mayores accionistas, mientras José Patiño y José Campillo también invertían en la Compañía⁸⁶².

En este contexto conviene reseñar que los hacendados caraqueños pertenecientes al grupo de los criollos, desde 1622, en que se realizó la primera remesa de cacao, y a lo largo del siglo XVII, habían establecido y consolidado un fructífero comercio de este producto a cambio de plata amonedada con el virreinato de Nueva España a través de Veracruz⁸⁶³. Por ser el principal producto comercial generador de riqueza en esta provincia, carente de metales preciosos, este flujo comercial del cacao fue favorecido y estimulado por la metrópoli desde su inicio, mediante una serie de privilegios concedidos a los cosecheros y comerciantes caraqueños. Conviene destacarlo porque, tras la creación de la Compañía Guipuzcoana en 1728, la conservación de esos privilegios fue el origen del problema entre la Compañía y los caraqueños.

Los principales privilegios fueron la libertad de los cosecheros-comerciantes de fijar el precio del cacao, el pago de los impuestos una vez realizada la venta de toda la carga y no a la entrada al puerto veracruzano, el reconocimiento de la autoridad del capitán de la nave mercante sobre la carga y la libertad para almacenarla en las bodegas de los mercantes indefinidamente⁸⁶⁴.

Del mismo modo, algunos miembros del grupo de colonos canarios (denominados “isleños”), que se habían asentado en la provincia desde hacía ya varias generaciones, también se habían convertido en cosecheros y gozaban del privilegio de comerciar con las Canarias mediante el envío de un navío anual. El propio Consejo de Indias mediante sendas cédulas otorgadas en 1720 y 1725 garantizó estos antiguos flujos comerciales a todos los cosecheros⁸⁶⁵, prolongando en el tiempo el proteccionismo que les venía dispensando a lo largo del siglo XVII.

⁸⁶² Ibídem, pp. 73-74.

⁸⁶³ Véase ARCILA FARIAS, E.: *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México 1950. Ibídem, *Economía colonial de Venezuela*, Caracas, 1973. FERRY, R.: “Trading cacao: a view from Veracruz. 1629-1645”, N° 6, 2006, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, mis en ligne le 24 janvier 2006, référence du 25.2.2007, <http://nuevomundo.revues.org/document1430.html>. LANGUE, F.: “Orígenes y desarrollo de una élite regional. Aristocracia y cacao en la provincia de Caracas, x.XVII y XVIII”, <http://nuevomundo.revues.org/document769.html>.

⁸⁶⁴ SALAZAR, S: “Cacao y riqueza en la provincia de Caracas en los siglos XVII y XVIII” en <http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci-arttex&pid=S0798-2968200400030...>

⁸⁶⁵ AGI, Caracas, leg. 418. Extracto formado por la Secretaría del Consejo de Indias de varios documentos que había por la conexión que tienen con los expedientes que hay en él sobre quejas de varias comunidades e individuos de la ciudad de Caracas y su provincia contra la Compañía Guipuzcoana. (sin fecha).

Al crearse la Guipuzcoana, en 1728, la Corona respetó estos flujos comerciales “excepcionales”, que se convirtieron desde el principio en el mayor punto de fricción entre los intereses de la población venezolana, encabezada por la oligarquía criolla, a la que se sumaban los canarios, y la Compañía. La población venezolana, desde su nacimiento, consideró a la Guipuzcoana como intrusa en sus intereses mercantiles, máxime cuando a ésta se le exigió en el contrato de constitución, a través de la función específica de guardacostas, la represión del contrabando⁸⁶⁶, quedando dentro de una gran ambigüedad las condiciones del privilegio comercial de los cosecheros e isleños. Entre las condiciones de establecimiento de la Guipuzcoana estaba la de combatir el contrabando con navíos guardacostas de pequeño porte que debían mantenerse en Indias patrullando las costas venezolanas⁸⁶⁷, como venía haciendo con éxito en el ámbito caribeño, desde 1725, la escuadra guardacostas al mando del conde de Clavijo⁸⁶⁸.

La confrontación entre la Compañía y la oligarquía venezolana la fueron alimentando los intentos de ambos grupos por conseguir la primera, o conservar los segundos, la mayor parte posible del lucrativo comercio del cacao, incluido por supuesto el ilegal. La Corona convirtió a las autoridades locales en reguladoras y controladoras del nuevo sistema comercial a cargo de la Compañía, incluidos el comercio con Veracruz y el navío de permiso a Canarias⁸⁶⁹. Actividad comercial que no se libró de tratos de favor y corruptelas fiscales, como venía ocurriendo en Veracruz, Portobelo o Cádiz, contribuyendo este factor a empeorar las relaciones entre los dos grupos.

Esta pugna entre los intereses locales y los metropolitanos ha quedado reflejada en las numerosas consultas y memoriales enviados al Consejo de Indias por los procuradores de la provincia y los representantes de la Compañía, que se multiplicaron a raíz de la concesión del monopolio comercial

⁸⁶⁶ WALKER, G.: *Política...*, pp. 306-307. GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, pp.40-42.

⁸⁶⁷ *Ibidem*, pp. 40-43. WALKER, G.: *Política...*, pp. 306-307. Sobre el corso y contrabando véase PARES, R. *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Oxford, 1936. Del mismo autor *Colonial blockade and neutral rights, 1739-1763*, Oxford, 1938. En estas obras el autor analiza la actividad de los guardacostas españoles, aportando fuentes inglesas, francesas y holandesas. AZCÁRRAGA, J. L.: *El corso marítimo (concepto, justificación e historia)*, Madrid, 1950. OTERO LANA, E.: “El corso marítimo y sus limitaciones bélicas” en *Actas del IV Simposio de Historia marítima y Naval Iberoamericana, 24-28 de noviembre de 1997*, 1999, pp. 282-398.

⁸⁶⁸ WALKER, G.: *Política...*, p. 218.

⁸⁶⁹ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, p.42.

a ésta en 1742⁸⁷⁰ catorce años después de la cédula fundacional, pero sobre todo se manifiesta en una creciente animadversión de la población venezolana, sabiamente alimentada por los criollos, contra la Compañía, que culminará en el levantamiento popular contra ésta de 1749⁸⁷¹.

A esta lucha descrita entre los dos grupos de poder, hay que añadirle otro factor para tener el cuadro completo de los intereses en juego que confluyeron en la rebelión.

Desde su asentamiento en la isla de Curaçao en 1643, los holandeses, aprovechando la mayor competitividad tanto en calidad como en precio de sus géneros, venían practicando un creciente comercio ilegal a cambio de cacao, con los pobladores de las regiones orientales de Venezuela (en las que se habían asentado mayoritariamente los canarios, los denominados “isleños”), tráfico propiciado por una costa llena de pequeñas calas que facilitaban los intercambios y el transporte de mercancías de unas embarcaciones a otras⁸⁷².

Existía además una intensa y regular relación secular entre holandeses y canarios, surgida a partir de la utilización como base de los puertos del archipiélago por colonias de mercaderes holandeses establecidos en las Canarias.⁸⁷³ Por lo tanto, cuando hablamos de contrabando holandés, hay que tener en cuenta su envergadura: no se trató de intercambios ocasionales sino de redes comerciales perfectamente estructuradas y consolidadas desde hacía décadas, en las que las Islas Canarias, los isleños a ambos lados del Atlántico y los comerciantes y corsarios holandeses fueron protagonistas de un fructífero comercio cacaotero.

Al ser la Compañía Guipuzcoana la encargada de reprimir este contrabando (que le suponía una fuente adicional de ingresos a través de los botines)⁸⁷⁴, es comprensible que la población venezolana no la viera con buenos ojos, máxime cuando, finalizada la guerra contra Inglaterra en 1748, la Corona utilizó a la Compañía para incrementar su actividad contra el

⁸⁷⁰ AGI, Caracas, leg. 418, Extracto formado por la secretaría del Consejo de Indias, adonde se han pasado varios documentos que había en la del Despacho por la conexión que tienen con los expedientes que hay en el sobre quejas de varias comunidades y individuos de la ciudad de Caracas y su provincia contra la Compañía Guipuzcoana.

⁸⁷¹ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión contra la Compañía de Caracas*, Sevilla, 1995, pp. 35-43.

⁸⁷² Ver AIZPURÚA AGUIRRE, R.: *Curaçao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Caracas, 1993. VIVAS PINEDA, G.: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Caracas, 1998.

⁸⁷³ SANTANA PÉREZ, G.: “Canarias: base de la actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII y XVIII)”. *Cuadernos de Historia Moderna*, 29, 2004, pp. 91-109.

⁸⁷⁴ VIVAS PINEDA, G.: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 357-377.

contrabando, no sólo por mar sino también por tierra. La oligarquía caraqueña, que venía alimentando este descontento desde que la Compañía había empezado a operar en la provincia, consiguió encauzarlo para que culminara en una abierta confrontación contra ella, quedando hábilmente al margen de la revuelta, de la que consiguió salir indemne, como veremos.

Desde que la Compañía empezó su actividad, en 1730, su éxito fue inmediato⁸⁷⁵, hasta que la guerra con Inglaterra, solapada con la de Sucesión austriaca, entre 1739 y 1748, supuso el final de una primera década de expansión⁸⁷⁶. La corona se vio obligada a recurrir a la Guipuzcoana para enviar a las Indias armamento, municiones, tropas, víveres y pertrechos de guerra, destinados a abastecer la escuadra de la Armada al mando del teniente general Torres que combatió y patrulló en aguas caribeñas, escenario colonial de la contienda. Como compensación, en 1742, se le concedió, como ya adelantamos, el privilegio del monopolio comercial para la provincia de Venezuela⁸⁷⁷.

Durante la guerra, en función de su compromiso con la Corona, la Compañía intentó sin éxito, no sólo no dejar desabastecida la colonia, sino evitar que el contrabando volviera a hacerse con el comercio del cacao, como había ocurrido a lo largo del siglo XVII y hasta la implantación de la nueva sociedad privilegiada. Sin embargo, los ingleses y, sobre todo, los holandeses supieron aprovechar el clamor de la población venezolana, tanto por la falta de abastecimiento como por la imposibilidad de colocar sus cosechas de cacao, reactivando así el comercio ilegal.

En 1740, la Corona española había reforzado la acción de los guardacostas de la escuadra de Tierra Firme y de la de Barlovento en todo el ámbito caribeño, con el envío de una potente escuadra de guerra a las órdenes del teniente general Rodrigo Torres⁸⁷⁸, hechos ya analizados en el capítulo seis. El éxito de las patrullas de vigilancia quedó manifiesto en el malestar que produjo este aumento de presión entre todos los contrabandistas: ingleses, holandeses y venezolanos. De ello intentó sacar provecho el general inglés

⁸⁷⁵ WALKER, G.: *Política...*, pp. 214-215. El éxito lo corroboraron tanto las manifestaciones de uno de los fundadores de la compañía, confirmando que ésta había conseguido restaurar el comercio perdido del cacao, como los reiterados intentos del propio Patiño para poner en pie una compañía similar que operase con Filipinas, que fracasaron por falta de apoyo de los comerciantes.

⁸⁷⁶ Sobre los acontecimientos internacionales durante los reinados de Felipe V y Fernando VI véase: OZANAM, D.: "La política exterior..." Sobre la Guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra (1739-1748) véase: BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: "La guerra de la Oreja...", pp. 119-130. Del mismo autor, *Relaciones de España...* Sobre la primera etapa de expansión de la Compañía véase GÁRATE OJANGUREN, M., *La Real...*, p. 485.

⁸⁷⁷ *Ibidem*, p. 346.

⁸⁷⁸ AGS, SM, leg. 396-1.

Knowles, comandante de la escuadra inglesa en el Caribe, haciendo un llamamiento en toda regla a la población caraqueña para levantarse contra la Guipuzcoana ya en 1743⁸⁷⁹. Sin duda esta fue la semilla que, alimentada por los abusos llevados a cabo por la propia Compañía en años sucesivos en detrimento de los intereses de los cosecheros venezolanos, provocaría algo más tarde la revuelta contra la misma.

En efecto, desde la posición de poder que les había otorgado la concesión del monopolio, los representantes de la Compañía en Caracas habían incurrido en serios abusos, tratando de monopolizar el comercio de mercancías metropolitanas para regular los precios, así como la exportación de cacao. Es comprensible, por tanto, que esas prácticas comerciales abusivas se convirtieran en el caldo de cultivo del descontento creciente entre la población, máxime cuando desde 1748, finalizada la guerra con Inglaterra, la Compañía pudo dejar de transportar los suministros para la Armada y centrarse en recuperar los mercados perdidos. Para ello no dudó en incrementar las medidas de represión del contrabando⁸⁸⁰, ni en introducir a sus empleados en los concejos para que utilizaran sus cargos a favor de la Compañía excediéndose, por ejemplo, en los métodos de control con las embarcaciones que transportaban cacao a Veracruz, o bien en la construcción de almacenes en los que sus factores acaparaban las mercancías. No es de extrañar, por tanto, que muy pronto surgieran quejas de la población y de algunos corresponsales comerciales de la Compañía en Amsterdam⁸⁸¹.

Los directores de la Compañía fueron perfectamente conscientes de lo que ocurría en la colonia, y de cuánto perjudicaban a ésta los abusos de sus empleados, hasta el punto de tratarse el asunto en la Junta de accionistas celebrada en marzo de 1749, donde se propusieron una serie de medidas destinadas de inmediato a limitar los excesos que se venían cometiendo, pero sobre todo a frenar el creciente descontento de la población venezolana⁸⁸² contra la propia Guipuzcoana, alimentado desde hacía tiempo por sus propias

⁸⁷⁹ NAVARRO GARCÍA, L.: *Hispanoamérica...*, p.44. GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, pp. 304-305.

⁸⁸⁰ HUSSEY, R. D.: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Caracas, 1962, p. 129. El autor menciona datos de la propia Compañía de 1749, en los que ésta afirmaba mantener dos guardacostas armados y más de cuatrocientos hombres en servicio con un costo de 150.000 pesos anuales.

⁸⁸¹ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 46.

⁸⁸² GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, p. 302. Algunas de las limitaciones que se propusieron, como impedir que los empleados de la Compañía ejercieran cargos concejiles o que comerciaran, o que a los factores de la Compañía en Caracas se les prohibiera tener tiendas y embarcar cacao por su cuenta, o que se recomendara bajar el precio del cacao y dar salida a otros productos venezolanos como tabaco y cueros, dan cuenta del tipo y cuantía de los abusos.

actuaciones al amparo de la concesión del monopolio. Paradójicamente, mientras tenían lugar las reuniones de la Junta en San Sebastián, entre finales de marzo y principios de abril, un nuevo incidente en la colonia para reprimir el contrabando fue el detonante que hizo estallar la revuelta contra la Compañía, encabezada por el hacendado de origen canario José Francisco de León.

En 1749 el factor de la Compañía en Caracas informó al gobernador de la provincia, Luís Castellanos, de que los habitantes de los valles más orientales, Caucagua y Panaquire, poblados por canarios, llevaban años sacando en balandras, por el río Tuy hasta la costa, la totalidad de sus abundantes cosechas de cacao para venderlas directamente a extranjeros, en vez de remitirlas a Caracas para ser embarcadas en el puerto de La Guaira en navíos de la Compañía.

El precio por fanega de cacao era considerablemente más alto que el que les pagaba la compañía, lo que explica por sí sólo la existencia de este comercio ilegal, pero es que además los holandeses les compraban las cosechas completas, lo que no hacía la Compañía, que también dificultaba y limitaba la venta del cacao de los cosecheros a Veracruz y Canarias, dando preferencia a partidas de vizcaínos y empleados de la propia Compañía.

9.1 La rebelión de Juan Francisco León contra la Compañía.

A principios de 1749 el gobernador, Luis Castellanos, en clara colaboración con los factores de la Compañía y amparándose en la obligación que ésta tenía de combatir el contrabando, sustituyó a los tenientes de justicia de ambos valles, uno de los cuales era Juan Francisco León, por empleados de la Compañía. Uno de los recién nombrados tenientes, Martín de Echevarría, se personó a mediados de marzo, junto a una pequeña guardia, en la región con la finalidad de combatir el comercio ilegal en su mismo origen. La población se negó a aceptar la sustitución de sus representantes y jefes locales por el empleado de la Compañía, conminando a León a rebelarse en contra de lo que consideraron una tropelía: la entrega del empleo de teniente de justicia y juez de comisos a un vizcaíno empleado de la Guipuzcoana⁸⁸³.

Este incidente fue el detonante de la rebelión contra la Compañía que llevaba tiempo gestándose, tanto por las persecuciones del contrabando, como por el deficiente abastecimiento de la provincia durante los nueve años que

⁸⁸³ BNE, Ms. 11018, "Relación de lo sucedido en la sublevación de Caracas por un observador en La Guaira, abril 19 de junio de 1749". MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 47-60. El autor relata detalladamente el levantamiento.

había durado la guerra. Al rencor acumulado durante décadas se sumó la indignación puntual por el incidente mencionado.

La negativa del gobernador a reconsiderar el nombramiento encendió más si cabe los ánimos de los alzados, quienes emprendieron la marcha hacia la capital con la intención de exigir la total expulsión de todos los empleados de la Guipuzcoana de Venezuela. Desde un primer momento León y sus seguidores habían dejado bien claro, como consta en sus escritos al gobernador y en muchos otros de diversos testigos, como el relato de la revuelta escrito por los propios factores de la compañía a sus directores⁸⁸⁴, que se rebelaban contra la Compañía al sentirse agraviados por el comportamiento de ésta, y no contra la Monarquía⁸⁸⁵.

El número de alzados armados se fue incrementando durante el trayecto hacia Caracas, al irse sumando habitantes de otros valles productores de cacao por los que iba pasando la comitiva de Francisco León. Mientras tanto, los empleados de la Compañía, temerosos por la avalancha que se les venía encima, abandonaron la capital con todos sus enseres, refugiándose en la fortaleza de La Guaira, donde pocos días después les siguió el gobernador, que decidió establecer allí su sede. Con su huida no sólo dejó la capital sin representación real, sino que incumplió los acuerdos alcanzados con los representantes de los alzados en junta general del Cabildo y las promesas hechas a León, quien desde su llegada a Caracas, para legalizar su actuación había exigido que se le adjudicase un abogado, a través del cual se presentaron oficialmente las quejas en nombre de todos los estamentos⁸⁸⁶.

El 23 de abril el gobernador había cedido ante la junta general del Cabildo a las principales peticiones que los alzados le habían exigido: la expulsión de todos los miembros de la Guipuzcoana y la inmunidad. También les había prometido formalmente no ausentarse de la provincia. A pesar de que en este momento de la rebelión los ánimos de los alzados se habían apaciguado, el gobernador no pudo superar el miedo a una nueva revuelta y huyó disfrazado a La Guaira donde proclamó nulo todo lo que había acordado⁸⁸⁷.

Desde este momento los acontecimientos se precipitaron. El Cabildo, formado en gran parte por la nobleza provincial, celebró varias juntas preocupado por justificar su actuación y la grave situación de vacío de poder en

⁸⁸⁴ Transcrita en HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp. 129-132.

⁸⁸⁵ Los autores que han estudiado la Compañía, coinciden y hacen hincapié en este punto, basándose tanto en documentación archivística como en estudios de otros autores.

⁸⁸⁶ HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp. 130-134. MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 54-57.

⁸⁸⁷ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 58.

la que se hallaba la provincia motivada por la huida del gobernador. Preocupados los miembros del Cabildo por que la actuación del gobernador les salpicara, no tardaron en desligarse de las acciones y omisiones de éste, sobre todo de su injustificable huida, amparándose en que Castellanos en ningún momento les había consultado ni comunicado sus decisiones.

El gobernador intentó defenderse de las acusaciones del Cabildo contraatacando, hasta que las mutuas acusaciones entraron en un callejón sin salida al imputarle el Cabildo haber recibir dinero de la Compañía. Finalmente, cuando el gobernador se dio cuenta de que su actuación, intentando servir a dos señores a la vez, le había puesto en una situación muy comprometida y de difícil salida, se decidió por la Corona y arremetió contra el factor de la Compañía⁸⁸⁸.

Juan Francisco León, desde la huida del gobernador, había enviado varios escritos al rey manifestándole ante todo su lealtad y exponiéndole las quejas y los agravios acumulados contra la Compañía. Envío sin éxito a un yerno⁸⁸⁹ a la Corte vía La Habana con cartas y copias de las resoluciones del Cabildo para que contactara con el Conde de San Javier, noble venezolano que desde la creación de la Compañía se había significado en la defensa de los intereses de los cosecheros y que en el momento de la revuelta se encontraba en la metrópoli haciendo gestiones en este sentido.

León consiguió que el claustro de la Universidad de Caracas estudiase la utilidad de la Compañía para la provincia y emitiese una certificación que resultó muy negativa para ésta. Entre otras graves impugnaciones, se le acusaba de incumplimiento de sus obligaciones, en el sentido de no haber acabado con el contrabando ni haber abastecido debidamente a la provincia, además de haber estancado el precio del cacao⁸⁹⁰. León también consiguió para su causa que algunos miembros del Cabildo, así como personas influyentes e incluso religiosos declararan sobre abusos concretos cometidos por la Compañía. Todos estos testimonios los utilizaría en su defensa, adjuntándolos a sus escritos al rey o durante el proceso que se le abrió cuando llegó a Caracas el oidor de la Audiencia de Santo Domingo, de la que la

⁸⁸⁸ HUSSEY R. D.: *La Compañía...*, p. 146. Le acusó entre otras cosas de actuar por su cuenta, incumpliendo deliberadamente sus órdenes.

⁸⁸⁹ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 63-64. Miguel de Fuentes consiguió embarcar camuflado en una nave que partió hacia La Habana. Cuando arribó al puerto habanero fue interceptado y se le requisó la documentación que llevaba y se le abrió un auto porque el gobernador de La Habana, Cagigal de la Vega ya estaba al tanto de la revuelta por las noticias que le había hecho llegar su homólogo de Caracas pidiéndole ayuda. Cuando llegó a España fue detenido por viajar sin licencia, muriendo en la cárcel de la Corte en 1751.

⁸⁹⁰ *Ibidem.*, p. 64.

provincia de Caracas dependía jurídicamente al no estar unificadas las distintas provincias que luego formarían Venezuela⁸⁹¹.

La llegada a Venezuela, el primero de septiembre, del mencionado oidor⁸⁹², significa que la noticia de lo ocurrido en la provincia durante el mes de abril había trascendido muy pronto las fronteras del país, propagándose por el ámbito caribeño. En un principio, el gobernador caraqueño, en su pugna con el Cabildo, amenazó con pedir ayuda a los gobernadores de las plazas vecinas, lo que hizo cuando huyó a La Guaira con la colaboración de los navíos de la Compañía⁸⁹³. También algunos de los implicados intentaron recabar apoyos externos e informar a la Corte.

Otras vías de propagación fueron las correspondencias privadas, como la mantenida por el teniente de gobernador de la provincia de Venezuela, Domingo de Aguirre, con su pariente Villanueva, oficial de la secretaría de Nueva España⁸⁹⁴, y algunos comerciantes canarios que pudieron salir de la provincia, como el que llegó a Martinica con la noticia a principios de junio. El gobernador de las islas francesas del Caribe, marqués de Caylus, en cuanto se enteró de lo acontecido, ofreció socorros de gente, armas y municiones al gobernador caraqueño, enviando posteriormente copia de este ofrecimiento a su secretario de Estado, Puysieux⁸⁹⁵. No podemos olvidarnos de los propios comerciantes-contrabandistas holandeses, quienes, como veremos a continuación, fueron los primeros que llegaron a Europa con la novedad.

Sin embargo, debido a las distancias, hasta agosto no se empezaron a recibir las primeras noticias en la metrópoli. Los directores de la Compañía comunicaron a la Secretaría de Indias a principios de agosto, haber recibido varias informes de sus correspondientes en Amsterdam, referidos a rumores, llegados a su vez de Curaçao, fechadas el 28 de abril y el 8 de mayo, avisando de graves enfrentamientos cerca del río Tuy entre los guardacostas, la guardia de tierra y numerosos contrabandistas, con el resultado de apresamientos de cinco balandras, hundimientos de otras tres y algunos heridos y muertos. Reflexionando sobre sus causas intentaron restar importancia al hecho:

⁸⁹¹ La provincia de Maracaibo junto a otras pertenecían a la jurisdicción del virreinato de Santa Fé. Sobre la peculiar historia del Cabildo de Caracas y sus enfrentamientos con otras instituciones coloniales y metropolitanas o entre sus miembros criollos e isleños, así como el papel de la Guipuzcoana, véase MAGO DE CHÓPITE, L. y HERNÁNDEZ PALOMO, J. J.: *El Cabildo de Caracas, (1750-1821)*, Sevilla-Caracas, 2002.

⁸⁹² HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p. 134.

⁸⁹³ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, p. 70.

⁸⁹⁴ *Ibíd.*, p. 59.

⁸⁹⁵ AGS, Estado, leg. 4.505. París, 22 de agosto de 1749, de Pignatelli a Carvajal. La carta de Caylus al gobernador de Caracas tiene fecha de 6 de junio de 1749.

Hemos oído por otra parte la relación de este suceso muy infeccionado de circunstancias abultadas, ... discurrida la noticia por los valles y temiendo sus naturales y esclavos de las haciendas que el continuo curso de los guardacostas, ahora que la paz deja navegar sin recelo de navíos ingleses, los reduciría al estado de antes de la guerra en que se vieron privados de comercio clandestino, han podido venir a las manos algunos de ellos con la guardia de tierra, sin que haya habido consecuencias hasta ahora, considerando el gobernador que no es el presente motivo bastante para comunicarle a V.E. con aviso⁸⁹⁶.

Algo después y con muy pocos días de diferencia se recibieron en la Corte madrileña varios importantes documentos. Dirigido a Ensenada se entregó en la Secretaría de Marina un correo extraordinario despachado el 24 de agosto por el intendente de Marina de San Sebastián, Manuel de las Casas, que venía a confirmar los rumores que se habían propagado unos días antes. De las Casas adjuntaba copia de la declaración judicial tomada a Martín de Echevarría, testigo directo y uno de los protagonistas de los hechos conducentes al motín, que acababa de llegar el día anterior a San Sebastián, procedente de La Guaira, como segundo capitán de una balandra de la Compañía. Casas enviaba igualmente copia de dos cartas del gobernador caraqueño en las que éste informaba de cuanto había sucedido hasta el 19 de junio, así como copias de otros testimonios y autos practicados⁸⁹⁷.

Toda la documentación dejaba patente que la revuelta era contra la Compañía y sus empleados vizcaínos (genérico utilizado por los caraqueños para designar a los empelados de la Compañía) y que se trataba de un asunto grave. El mismo día los directivos de la Compañía, impresionados por la seriedad de los acontecimientos que, en un principio, habían subestimado, remitieron a Ensenada una copia del informe de los hechos efectuada por sus factores en Caracas, en la que éstos mencionaban cierto riesgo de rebelión⁸⁹⁸.

Por otra parte, a manos del secretario de Estado, José de Carvajal, llegó una carta del embajador en París, Francisco Pignatelli, fechada el día 18

⁸⁹⁶ AGI., Caracas, leg. 418, San Sebastián, 4 de agosto de 1749, carta de los directores de la Compañía a Ensenada.

⁸⁹⁷ AGI, Caracas, leg. 418, Extracto realizado en la Secretaría de Indias para Ensenada de la documentación recibida del intendente de Marina de San Sebastián, s.f.

⁸⁹⁸ Copia del informe de los factores de la Compañía transcrito completo en HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp.130-132. El autor destaca la objetividad del informe demostrando que la revuelta fue contra la Guipuzcoana, pese a que los autores del informe eran precisamente aquellos a quienes los rebeldes habían pretendido expulsar de la provincia.

de agosto, en la que le informaba que un comerciante, Mr. Montz⁸⁹⁹, le había comunicado que se había producido una sublevación en Caracas. La noticia la había llevado un mercante holandés proveniente de Curaçao a Ámsterdam, desde donde se estaba propagando por Europa. Otro navío francés llegado de Martinica a Le Havre había confirmado la noticia⁹⁰⁰.

Es comprensible que Montz, comerciante de Bayona con intereses en la Guipuzcoana, estuviera preocupado y pidiera al embajador español que le confirmara la revuelta contra la Compañía. Pignatelli, consciente de la gravedad de los hechos a pesar del hermetismo inicial que encontró en los ministros franceses Rouille y Puysieulx, una vez que les dio a entender que sabía algo, pudo averiguar más detalles e incluso consiguió que le dieran copias de la documentación remitida desde Martinica por el marqués de Caylus⁹⁰¹.

Entre esa documentación estaba la declaración de un comerciante canario que Pignatelli remitió a Carvajal por correo extraordinario, dudando de la posibilidad de que a España aún no hubiera llegado la noticia. La declaración confirmaba lo acontecido:

...Un teniente que mandaba en un lugar de la costa de Venezuela quiso oponerse a un contrabando de cacao que se transportaba en siete canoas a un barco holandés. No le obedecieron los paisanos y tomó el partido de enviar presos a Caracas algunos de ellos, salieron al camino unos 300 habitantes de la costa, libertaron a los presos y pasaron con ellos a Caracas, donde juntándoseles dos o tres mil paisanos pusieron en precisión al gobernador y a todos los vizcaínos de escaparse a Cumaná y aunque después pudieron persuadir al gobernador que volviese, con todo eso después de haber estado unos días en Caracas, se retiró a la Guaira y dio orden a todos los vizcaínos y dependientes de la Compañía que se retiraran igualmente. Los directores de la Compañía y el Cabildo habían despachado diputados al rey para alegar cada uno sus razones. En toda esta confusión no había habido efusión de sangre ni pillaje alguno⁹⁰².

⁸⁹⁹ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, p. 278. La autora menciona que Mr. Montz era un comerciante-banquero con el que el director de la Guipuzcoana, Lopeola, mantuvo relaciones, llegando a convertirse en corresponsal de la Compañía.

⁹⁰⁰ AGS, Estado, leg. 4.505, París, 18 de agosto de 1749, carta de Pignatelli a Carvajal.

⁹⁰¹ *Ibíd.*, París, 22 de agosto de 1749, carta de Pignatelli a Carvajal.

⁹⁰² Declaración adjuntada por Pignatelli con su carta del 18 de agosto de 1749 dirigida a José de Carvajal. AGS, Estado, leg. 4.505.

Y por supuesto a la Corte madrileña llegaron noticias desde Ámsterdam, puerto de entrada y salida de los comerciantes de Curaçao, en cuya bolsa se negociaban el cacao y el tabaco que extraían furtivamente de Caracas y otros puertos. El cónsul español, Felipe Rodríguez, comunicó los hechos al secretario de Estado, con quien mantenía una correspondencia regular, informándole de cuanto acontecía en aquella ciudad, nada más entrar en Ámsterdam las primeras embarcaciones procedentes de Curaçao tras el motín:

...El sábado pasado entró en este puerto un navío holandés proveniente de Curaçao con considerable porción de cacao y tabaco de La Habana, cuyo comercio la mayor parte clandestino parece imposible pueda dejar de ser de notable perjuicio a la Compañía de Guipúzcoa y quizá a los intereses del rey. El capitán del expresado navío y algunos marineros han esparcido en esta bolsa que antes de salir de aquel puerto ya quedaba levantada la gente de Caracas, no pudiendo tolerar las violencias que la Compañía hacía, cuyo desorden facilitaba a las en aquella colonia de Curaçao la continuación de su comercio clandestino en aquella costas contra la buena fe de los tratados⁹⁰³.

Ensenada otorgó máxima credibilidad, tanto a los despachos diplomáticos que llegaron a Madrid, cuyas fuentes eran los propios comerciantes holandeses y franceses, como a la correspondencia remitida desde San Sebastián por la directiva de la Compañía y por el intendente de Marina. Los hechos que varias fuentes denunciaban por diferentes vías se complementaban, evidenciando lo ocurrido y sus causas. Ensenada se encontró con una revuelta popular, causada por los excesos cometidos por la Guipuzcoana al amparo del monopolio que gozaba en el comercio del cacao, y sabiamente alimentada desde un segundo plano por los criollos, que las autoridades locales, confabuladas con el factor y los empleados de la Compañía, no habían sabido reprimir, perdiendo el control de la situación. Menos acuciantes por el momento, aunque no menos graves, eran otros problemas estrechamente relacionados con la revuelta, como la interrupción del comercio del cacao o la persistencia de unas redes de contrabando muy consolidadas.

Ante todo había que recuperar el control de la provincia restableciendo la autoridad real. Para ello Ensenada tuvo claro que era indispensable actuar

⁹⁰³ AGS, Estado, leg. 6.349, Felipe Rodríguez a José de Carvajal, 17 de octubre de 1749.

de forma contundente y con capacidad negociadora, actitudes que implicaban la concesión de amplios poderes al encargado de la misión. Sin perder tiempo y sin levantar sospechas había que enviar tropas de refuerzo al mando de alguien capaz de hacerse con la situación. Su elección para esta arriesgada y delicada misión volvió a recaer en Julián de Arriaga, quien, como ya vimos, se encontraba inmerso, al mando de una escuadra, en la campaña de corso contra los argelinos en el Mediterráneo. Concretamente, en aquel momento se hallaba patrullando las costas mediterráneas cumpliendo el encargo reservado de mantenerse con su escuadra frente al puerto argelino para que el ingeniero militar que llevaba a bordo pudiera realizar las mediciones pertinentes para alzar un mapa de la bahía argelina y sus defensas⁹⁰⁴.

Ensenada, por lo que respecta a la Marina, actuó con toda la celeridad posible. A la semana de recibir las primeras noticias, había puesto en marcha una expedición de la Armada destinada a llevar refuerzos de tropa y a sofocar la rebelión. Para ello había enviado al marqués de la Victoria, comandante general del departamento Marítimo de Cartagena, y al intendente gaditano Francisco de Varas y Valdés, las órdenes confidenciales tanto para el fletamento de navíos en los que transportar la tropa, como para organizar su embarque. Había realizado el nombramiento de oficiales de Marina para formar las tripulaciones de los navíos de la Armada y había ordenado el apresto de los navíos destinados a pasar a Tierra Firme. Del mismo modo había enviado un correo extraordinario urgente para Arriaga, a quien supuso embarcado, por lo que tuvo la precaución de ordenar que desde el puerto de Cartagena se le mandase buscar en la mar para entregárselo, utilizando para ello los navíos-correo de Orán. En dicho correo le comunicaba de forma confidencial las órdenes de ir a Caracas:

Las inquietudes que reinan en la provincia de Caracas entre los naturales y dependientes de la Compañía Guipuzcoana han determinado al rey se apliquen prontas y suficientes providencias que sin pérdida de tiempo repriman los daños que podrían seguirse, los cuales se explicarán a v.s. muy luego por menor en la instrucción que se está haciendo, como que ha de ser v.s. el medio de que quiere valerse el rey para el logro de asunto de tanta gravedad.

Una de estas providencias es la de que V.S. haya de pasar a Caracas con los navíos *América* y *Constante* o *San Fernando*⁹⁰⁵.

⁹⁰⁴ AGS, SM, leg. 401-1 y leg. 438.

⁹⁰⁵ AGS, SM, leg. 401, Ensenada a Arriaga, Madrid, 6 de septiembre de 1749.

Aunque Ensenada le anunciaba instrucciones posteriores más precisas, tanto para él como para el gobernador e intendente de Cartagena, en esta carta-orden ya incluía muchas de las providencias necesarias que debían empezar a tomarse para poner en pie la expedición, adjuntando incluso una minuta con instrucciones para el intendente Francisco Barrero. A Arriaga le indicaba el número de hombres de tropa que debía solicitar al gobernador, así como el dinero, pertrechos para los navíos y raciones que debería ir pidiendo al intendente. Ensenada le insistía especialmente en que llevara a cabo todos los preparativos con el mayor sigilo:

...De todo esto me manda S.M. instruya a V.S. por mayor para que desde luego (echando la voz de que debe seguir el curso) se asegure del estado de los dos navíos destinados a la expedición, acuerde con Barrero las prontas providencias a fin de que se recorran los buques, arboladuras y aparejos, facilite a V.S. los pertrechos que le fuere pidiendo, que se vayan embarcando los víveres (incluso el vino), que estén prontos los navíos de todo para recibir a la tropa y ponerse a la vela sin detención luego que v.s. tenga las ordenes de S.M. para ello.... Observará V.S. el más religioso secreto en esta materia, de la cual a nadie se hace sabedor que a V.S.⁹⁰⁶.

Le mencionaba también que con el mismo sigilo Francisco de Varas y Valdés, intendente de Cádiz, estaba llevando a cabo en aquel puerto acopio de más tropas, armas, municiones, pertrechos y víveres, que se embarcarían en navíos mercantes fletados para la ocasión y que navegarían en conserva con los de la Armada bajo sus órdenes.⁹⁰⁷ En estas primeras instrucciones Ensenada había previsto enviar 1.020 hombres entre tropa de Tierra e Infantería, 2 compañías de granaderos y 100 hombres de Caballería, 173.000 raciones y 2.000 quintales de harina, cantidades que no dejaban duda de que se trataba de una expedición especial de gran envergadura.

Quizá por este motivo, Arriaga, en su respuesta a vuelta de correo, después de mostrarse honrado y muy agradecido por la nueva prueba de confianza que suponía el mando de esta misión especial, le manifestó su escepticismo con respecto al secreto que se le pedía:

⁹⁰⁶ *Ibíd.*

⁹⁰⁷ AGI, Contratación, 5.001. Los navíos mercantes fletados fueron la fragata inglesa *El Águila*, las francesas *San José* y *Minerva* y la holandesa *La Georgina*.

... me es sensible que el primer encargo del sigilo (por mí inviolable aún en bagatelas), prometa tan poco fruto, como que generalmente se ha adivinado⁹⁰⁸.

Con buen criterio, para contribuir en lo posible al difícil sigilo de la operación, sugirió a Ensenada que se retrasase el embarque de la tropa hasta el momento justo de hacerse a la vela, orden que Ensenada daría posteriormente a ambos intendentes implicados en los preparativos.

El entusiasmo inicial de Arriaga ante la nueva misión que se le encomendaba, evidente testimonio de la enorme confianza de Ensenada, queda reflejado en la larga enumeración de preparativos, que con la finalidad acelerar el apronto de la expedición, puso en marcha nada más recibir la carta de Ensenada y que especificó detalladamente en su respuesta a éste. Con el máximo secreto posible para no despertar sospechas, había ordenado desembarcar las cajas de medicinas y renovarlas, había solicitado el reemplazo de los pertrechos consumidos y había mandado carenar botes y lanchas.

Como los navíos *América* y *Constante* estaban en plena campaña contra el corso en el Mediterráneo, se les habían ido haciendo reparaciones puntuales más las recorridas habituales, por lo que no debían de extrañar a nadie los reemplazos de pertrechos y víveres consumidos. No pasaba lo mismo con todo el material de repuesto (lonas, jarcias y clavazones) para posibles reparaciones que Ensenada había ordenado aprestar, por lo que Arriaga sugirió, que se embarcaran con la tropa en el último momento, antes de zarpar.

El día 13, es decir, a la semana de haber enviado a Arriaga las primeras órdenes para la campaña de Caracas, Ensenada volvió a escribirle apremiándole con los preparativos, pues esperaba que pudiera hacerse a la vela en cuanto recibiera las instrucciones del rey, que saldrían de Madrid en dos días. Es decir, contaba con que pudiera zarpar en torno al veinte de ese mismo mes, apenas un mes después de recibir las primeras noticias de la rebelión. En la misma carta le adjuntaba las órdenes para que el gobernador de la plaza pusiera a su disposición la tropa de tierra que debía embarcar y le comunicaba su primera derrota: debía dirigirse a Cádiz a recoger los mercantes con el resto de los hombres y los pertrechos. Allí se embarcarían en los navíos de guerra el ministro y el tesorero de la escuadra, que se haría cargo de los

⁹⁰⁸ AGS, SM, leg. 401, doc. 283, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* en Cartagena, 10 de septiembre de 1749.

20.000 pesos que se habían ordenado adelantar al Intendente de Cartagena, Francisco Barrero, para cubrir los gastos de la campaña⁹⁰⁹.

Ante una expedición de guerra que se preveía larga, Ensenada había ordenado pagar seis meses por adelantado tanto a los oficiales como a la tropa⁹¹⁰, Arriaga, por su parte, tomó la precaución de ordenar recorrer los buques que iban a formar parte de la escuadra: el *América* y el *Constante*. La recorrida venía a ser como una revisión general del casco y todos los componentes del navío, arreglando la maestranza sobre la marcha cualquier desperfecto. Las recorridas que se efectuaban a los navíos siempre conllevaban sorpresas que, inevitablemente, retrasaban la fecha prevista para hacerse a la vela, como ocurrió en esta ocasión con el *Constante*, que hacía un poco de agua tras haber transportado las bombardas desde Cádiz.

Arriaga, en cuanto se percató de ello, se lo comunicó a Ensenada, anticipándole un pequeño retraso y advirtiéndole además varias veces que veía imposible trasladar la tropa a Cartagena en tan poco tiempo⁹¹¹. Algo que efectivamente así sucedió, pues una semana después Arriaga había conseguido estar preparado para hacerse a la vela y había recibido incluso las instrucciones oficiales para su misión, aunque todavía estaba aguardando la llegada de la tropa.

Durante la espera Arriaga recibió la mejor noticia que un oficial de la Armada en activo podía recibir, la de su ascenso de grado. Por obra y gracia del marqués de la Ensenada, Arriaga ascendió a jefe de escuadra dentro del mayor secretismo posible, ya que a la vez que le comunicaba su ascenso Ensenada le pedía que por el momento no lo hiciera público⁹¹², lo que no deja de ser sorprendente, pues para cobrar el sueldo y las raciones de mesa correspondientes era imprescindible que cualquier oficial presentara la patente de su nombramiento al intendente del departamento Marítimo en el que estaba

⁹⁰⁹ *Ibíd.*, doc., 289, Ensenada nombró como ministro de la escuadra al comisario de provincia Francisco Sedano, y como contador al oficial de contaduría Vicente de Bedoya. Ensenada a Arriaga, Madrid, 13 de septiembre 1749.

⁹¹⁰ *Ibíd.*, doc., 292: "... a estos oficiales y tropa socorrerá v.s. con seis pagas el día de la vela, cuya noticia se comunicará por la contaduría de ese departamento a la del Ejército para resguardo de la Real Hacienda. De lo que sea tropa se formará lista con filiaciones y se entregará al contador del navío." Ensenada a Barrero, Madrid, 13 de septiembre de 1749.

⁹¹¹ AGS, SM, leg. 14, doc. 27, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* en Cartagena, 17 de septiembre de 1749. AGS, SM, leg. 401, doc., 296. Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, 19 de septiembre de 1749.

⁹¹² *Ibíd.*, doc., 28, Ensenada a Arriaga, Madrid, 27 de septiembre de 1749: "Atendiendo el rey a los méritos de V.S. se ha servido promoverle a jefe de escuadra de su real Armada, cuya noticia doy a v.s. con mucho gusto mío, dirigiéndole la patente que no presentará v.s. en Cádiz para que se tome razón de ella, por ser conveniente que ahora no se sepa allí esta gracia. Tampoco publicará v.s. su ascenso en ese puerto, ni en los mares de España, pero sí en América."

destinado, a fin de que éste formalizara el grado ordenando al comisario de guerra del departamento el asiento correspondiente en los libros de contaduría⁹¹³.

Probablemente el propio secretismo con el que se estaban llevando a cabo todos los preparativos de la expedición y la intención de evitar justificados celos profesionales ante un nombramiento arbitrario, que no había tenido en cuenta, como era preceptivo, a oficiales valiosos con mayor antigüedad y más alta graduación y que además hubiera correspondido hacer al monarca, estén detrás de esta precaución del marqués.

Arriaga, en su carta de agradecimiento a Ensenada, con su pluma rebuscada, le dejaba meridianamente claro que sabía que el honor del nombramiento se lo debía a él:

La especial nueva honra que el rey me confiere en el ascenso a Jefe de Escuadra, cuya patente me remite v.e. en su carta del 27 me deja con el reconocimiento que pide tan real benignidad, y como que me conozco poco acreedor anhelo merecer en lo sucesivo corresponder a este anticipado premio, y bien persuadido que en su logro soy de donde me previene deudor al influjo de v.e., le doy las más atentas gracias, y quisiera mostrarme digna hechura suya. Observaré el sigilo que v.e. me manda y el publicarlo⁹¹⁴.

Es más, no dudó en manifestarle su lealtad reconociéndose hechura suya, es decir, reconocía formar parte de ese reducido grupo de escogidos por el marqués en quienes éste confió y a quienes encomendó las misiones más delicadas y comprometidas de su gestión⁹¹⁵. Como estamos viendo, es obvio que Ensenada a estas alturas de su mandato había convertido a Arriaga en el factótum de las expediciones navales que había emprendido tras la firma del Tratado de Paz de Aquisgrán en 1748⁹¹⁶. En este sentido, en primer lugar le había encomendado con todo sigilo atacar la fortaleza de Argel para destruir la flota corsaria de los berberiscos. Estando inmerso en esta campaña lo mandó buscar en el Mediterráneo para enviarlo a Caracas con el encargo de someter

⁹¹³ AGS, SM, leg.14-1, doc., 29. Patente de Jefe de Escuadra de la Real Armada de Julián de Arriaga.

⁹¹⁴ AGS, SM, leg. 14-1, exp., 5. Carta de Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* frente a Cartagena, 1 de octubre de 1749.

⁹¹⁵ GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...* Nos resulta extraño que la autora no incluya en su magnífico trabajo a Julián de Arriaga como integrante del grupo de marinos que trabajaron mano a mano con Ensenada para sacar adelante sus proyectos para la Marina, pues es obvio que lo fue y en grado sumo.

⁹¹⁶ Como venía haciendo con otros destacados personajes Jorge Juan sin ir más lejos, a quien encomendó todo lo relacionado con la construcción naval.

la revuelta y restaurar la autoridad real. Ensenada fue consciente de que le encomendaba una misión muy especial, por lo que decidió investir a Arriaga con los máximos poderes: los de un capitán general.

Durante los días siguientes a su ascenso, en varias cartas Arriaga siguió informando puntualmente a Ensenada del avanzado estado de los preparativos. El tan esperado regimiento Zamora, junto con su coronel Francisco Tineo, quien iba a ostentar el mando de los dos regimientos de Infantería que se enviaban a Caracas, llegó finalmente el día 25 de septiembre procedente de Alicante. Sin embargo seguían esperando al regimiento Sevilla. Mientras llegaba, Arriaga tenía perfectamente organizados los últimos trámites logísticos previos para poder hacerse a la vela. Había dispuesto que entre los días 29 y 30 se llevase a cabo el pago a las tropas y a las tripulaciones, de modo que el primero de octubre quedarán los correspondientes asientos inscritos en las listas, último requisito administrativo antes de zarpar⁹¹⁷.

Cuando el día 30, finalizado el pago según lo previsto por Arriaga, finalmente llegaron los piquetes de Sevilla, el tiempo había empeorado, dificultando las maniobras para su embarque, lo que favoreció el habitual desorden reinante en un puerto cuando se estaban llevando a cabo todos los trámites relacionados con el embarque de tropas y tripulaciones (identificación, registro de los pagos, anotación en los listados etc.). Muchos de los recién llegados soldados sevillanos aprovecharon la situación de desorden para desertar. Arriaga, para mantenerlos vigilados, había sugerido a Tineo que los embarcara provisionalmente en el *San Fernando*, atracado en el puerto, hasta que se pudieran ir incorporando definitivamente a los navíos de su escuadra.⁹¹⁸ El mantener la tropa embarcada durante las estancias en los puertos sin dejarles bajar a tierra era un recurso habitual para evitar deserciones⁹¹⁹, pero no el embarcarla anticipadamente, pues así se evitaba que consumieran parte de las raciones calculadas para la navegación.

De hecho en las primeras instrucciones que habían recibido Arriaga y Barrero, Ensenada, siguiendo una sugerencia del primero para el caso de que

⁹¹⁷ AGS, SM, leg. 401, doc. 304, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* a 26 de septiembre de 1749: "Muy Sr. mío, D. Francisco Tineo llegó ayer con la tropa de Zamora. El 29 y 30 se hará el pagamento y cuento que otro día más necesitarán los oficios para el reglamento de las listas."

⁹¹⁸ *Ibidem*, doc., 307, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, 1º de octubre de 1749: "[...] es ya desde mañana el tiempo quien regla mi salida. Pues hace aviso cuando no está favorable para la derrota, como no sea tan malo como ha dos días se experimenta. Porque la demasiada deserción del mencionado regimiento pide su pronto embarco, que aún ayer intentaba D. Francisco Tineo, pero siendo embarazadísimo el pagamento, le propuse asegurase los piquetes en el *San Fernando* que creo ha hecho."

⁹¹⁹ Sobre el problema de las deserciones: SEGARRA, A. Y RUPÉREZ, N.: "La deserción en la Marina española en el siglo XVIII", en *Revista de Historia Naval*, 35, 1991, pp. 63-76.

la tropa llegara puntual, había ordenado: “que la tropa ha de embarcarse el mismo día que v.s. se haga a la vela”⁹²⁰. La sugerencia hecha por Arriaga a Tineo de embarcar prematuramente a la tropa fue fruto, sin duda, de su propia experiencia al inicio de la campaña de corso, en noviembre de 1748, cuando también padeció numerosas deserciones de tropa de los regimientos mallorquines mientras se terminaban de habilitar los navíos de la escuadra.

En Cádiz, mientras tanto, Varas tenía preparados los uniformes que le había pedido Ensenada para el regimiento Zamora y había nombrado a Andrés Agredano para piloto de la escuadra, debido a su buen conocimiento de las costas venezolanas. Las lluvias de otoño, sin embargo, también estaban dificultando el apronto de los cuatro navíos fletados para transportar la tropa de Infantería y los pertrechos destinados al mantenimiento de la escuadra durante su estancia en Caracas y, sobre todo, estaban retrasando el embarco de víveres y harinas que no podían mojarse⁹²¹.

Durante las semanas de espera se produjeron algunas bajas por enfermedad entre los oficiales nombrados por Ensenada para tripular los navíos de guerra. El marqués de la Victoria se lo comunicó puntualmente, y no deja de ser muy significativo que Ensenada recomendara que los sustitutos que se eligieran no fueran vizcaínos. Tenía muy claro que la revuelta era contra la Compañía Guipuzcoana y sus miembros, todos ellos vizcaínos,⁹²² y quería evitar echar más leña al fuego.

A pesar del mal tiempo reinante la premura hizo que Arriaga se hiciera a la vela el 5 de octubre, consiguiendo llegar a la bahía gaditana el 11, donde no le quedó más remedio que entrar a refugiarse de un temporal y esperar a que se terminaran de aprontar los navíos fletados.⁹²³ Finalmente, el día 21, pudo enviar a Ensenada la noticia que éste llevaba tiempo esperando:

...ya gracias a Dios no tengo a quien esperar y me hallo a la vela con los cuatro navíos y una tartana de transporte (...) no perderé momento

⁹²⁰ AGS, SM, leg. 401, doc. 289. Ensenada a Arriaga, Madrid, 13 de septiembre de 1749.

⁹²¹ AGS, SM, leg. 401, docs. 305 y 308, Francisco de Varas a Ensenada, Cádiz 30 y 7 de septiembre de 1749.

⁹²² AGS, SM, leg. 14, exp., 51, minuta de Ensenada a Arriaga, 24.9.1749: “A Arriaga decirle que en lugar de Romero elija otro oficial que no sea vizcaíno y lo embarque avisándolo a Navarro y Barrero.”

⁹²³ AGS, SM, leg. 401, doc., 316, Arriaga a Ensenada, a bordo del *América* en Cádiz, 14 de octubre de 1749.

en mi derrota ni toda ocasión en que pueda avisar a V.E. lo que ocurre⁹²⁴.

Casi habían pasado dos meses desde que a la Corte madrileña llegaron las primeras noticias de la rebelión pero, a pesar de la urgencia de la situación, de que no se escatimaron medios ni humanos ni materiales y de que se actuó con diligencia, fue imposible aprontar antes la escuadra y la tropa.

La documentación remitida a la Secretaría de Marina por el intendente de Marina de San Sebastián, Manuel de las Casas, incluía copias de las actas de las reuniones celebradas en el Cabildo secular de Caracas, cartas del castellano de La Guaira y dos más del gobernador y capitán general de Venezuela, Luís Castellanos. Todos ellos daban su versión detallada de la revuelta, sus causas y consecuencias, hasta la partida hacia España de Martín de Echevarría a finales de junio. En cuanto al desarrollo del motín todos los relatos del mismo, incluidas la declaración judicial tomada a Echevarría y las versiones de distintos comerciantes holandeses y franceses eran coincidentes. Con respecto a las causas y consecuencias cada cual arrojaba el ascua a su sardina.

Los amotinados, apoyados por la nobleza local, se justificaban en los numerosos abusos perpetrados por la compañía desde su creación para hacerse con el control absoluto del comercio del cacao, sin respetar los pequeños flujos comerciales antiguos establecidos por los cosecheros con Nueva España y Canarias avalados por el Consejo de Indias, así como en la necesidad de abastecerse de terceros de los efectos más elementales ante la escasez de aprovisionamiento en que la compañía venía manteniendo a la provincia y los elevados precios que estipulaba; “necesidad” en la que se amparaba un importante comercio ilícito con Curaçao. De todo ello habían presentado puntuales quejas al Consejo de Indias, que había emitido resoluciones favorables a sus intereses.⁹²⁵

La Compañía, por su parte, en connivencia con la autoridad local, ejerciendo su derecho de monopolio, había intentado hacerse con el control absoluto del comercio del cacao, incumpliendo las resoluciones del Consejo

⁹²⁴ AGS, SM, leg. 401, doc., 318 Arriaga a Ensenada, a bordo del *América*, a la vela, fuera de Cádiz, 21 de octubre de 1749. Arriaga partió de Cádiz con una escuadra compuesta por los dos navíos de guerra, cuatro mercantes fletados para trasladar la tropa de los regimientos Zamora y Sevilla y pertrechos y repuestos, y una tartana.

⁹²⁵ AGI, Caracas, leg. 418, extracto de copias de cédulas del Consejo de Indias de 25 de mayo de 1722 y 22 de febrero de 1741; extracto de representación por la vía reservada de la ciudad de Caracas al Consejo de 1731; nuevas representaciones de 1732 y 1734 y 16.10.1747.

referentes a respetar los flujos comerciales existentes con anterioridad a su creación en 1728 y, amparándose en su obligación de perseguir el contrabando, finalizada la guerra con Inglaterra, había incrementado sus actuaciones no sólo en las costas sino también en el interior de la provincia. A su vez, también había recurrido al Consejo de Indias en defensa de sus intereses, denunciando maniobras de la nobleza local para conseguir su expulsión de Venezuela.⁹²⁶

Para esclarecer el conflicto Ensenada, como es lógico, había pedido al secretario del Consejo de Indias un extracto de cuantas diligencias y resoluciones se hubiesen practicado hasta la fecha en el asunto caraqueño, adjuntando una copia del mismo a Arriaga, para ponerle en antecedentes y proveerle de una base documental⁹²⁷, al enviarle desde la secretaría de Marina la orden formal de ir a Venezuela a sofocar el motín⁹²⁸. Junto a esta orden Arriaga recibió la instrucción oficial, que comprendía en treinta y cinco puntos las órdenes puntuales que debía cumplir tendentes a restablecer la autoridad real y la actividad de la Compañía, sin descuidar garantizar el suministro de géneros en la provincia ni la persecución del contrabando⁹²⁹:

...Es mi voluntad que si hallarais conveniente suspender o alterar en cualquier acontecimiento parte o el todo de cuánto os ordeno en el particular de cada uno, lo podáis ejecutar, para lo cual os concedo plena facultad, en la inteligencia de que usaréis de ella con toda la prudencia, juicio y madurez que requiere el asunto...⁹³⁰.

Esta frase contenida en el punto 35 de las instrucciones garantizaba formalmente los plenos poderes con que Arriaga fue investido para su misión, que debía comenzar sustituyendo oficialmente en el cargo de gobernador y capitán general de la provincia al teniente general Luis Castellanos. Para ello, además de haber sido ascendido a jefe de escuadra, se le nombró gobernador y capitán general de Venezuela, lo que implicaba la concesión por parte del monarca de “toda la absoluta autoridad que en mí reside”. Nombramiento que

⁹²⁶ AGI, Caracas, leg. 418, extracto de la denuncia presentada en 1731 por los directores de la compañía ante el Consejo; cartas del teniente general, Gabriel de Zuloaga, gobernador y capitán general de Caracas, al Consejo de Indias y a Ensenada de 4 y 25 de diciembre de 1744 y 2 de enero de 1745 denunciando una conjura en marcha organizada por la nobleza caraqueña apoyada por los canarios.

⁹²⁷ AGI, Caracas, leg. 418, extracto formado por la secretaría del Consejo de Indias, 2 de septiembre de 1749.

⁹²⁸ *Ibíd.*, Real Orden para ir a Venezuela del 15 de septiembre de 1749.

⁹²⁹ *Ibíd.*, Instrucción para Arriaga de 15 de septiembre de 1749. RAH, fondo Mata Linares, t., LXXXVII, f. 2.

⁹³⁰ *Ibíd.*, punto 35 de las instrucciones de Arriaga.

no dejó de ser excepcional para el grado que en aquel momento ostentaba Arriaga dentro de la jerarquía de la Armada, por lo que en la misma cédula se le recomendó “mantenerlo reservado y mostrarlo sólo en casos muy precisos”⁹³¹.

Arriaga recibió además una carta-orden separada en la que Ensenada le expresaba los deseos de Fernando VI:

Me ha mandado el rey prevenir a V.S. separada y reservadamente en esta orden que respecto de ser su real ánimo que se asegure la quietud y pacificación de aquella provincia por los medios más suaves o menos violentos que puedan adoptarse (...) es el objeto que V.S. ha de tener siempre presente⁹³².

Es decir, Ensenada matizaba sus órdenes previas de actuar con mano dura incorporando los deseos expresos del monarca de que no hubiera excesos. Deseos que Arriaga hizo suyos y respetó en todo momento, como veremos.

Un año después de haber acabado la guerra de la Oreja de Jenkins en el escenario caribeño y de haberse firmado la Paz de Aquisgrán, Ensenada era consciente del peligro que una revuelta popular en una provincia tan lejana y mal defendida, máxime cuando el motivo era una lucha de intereses comerciales centrada en el cacao, suponía para el control por parte de España del proyecto expansionista de Inglaterra en América. De ahí su determinación de acabar con el motín, restaurando la autoridad y restableciendo la actividad de la Compañía guipuzcoana. Y de ahí que encomendara semejante misión a un marino en cuyas aptitudes confiaba plenamente.

Pocos días después se enviaron a Arriaga desde la Secretaría de Marina copias de la documentación interceptada entre el 22 y 23 de julio a Miguel de Fuentes, yerno del cabecilla del motín, Juan Francisco León, en La Habana, así como de las cartas que éste había entregado a los regidores de aquella ciudad, a la que había llegado embarcado en un navío canario con la esperanza de poder seguir viaje hacia la metrópoli, donde debía encontrarse con el conde de San Javier.⁹³³

En definitiva, para someter el motín Arriaga no sólo fue a Caracas provisto de plenos poderes y órdenes precisas, sino de toda la información disponible, que como hemos visto no fue poca y que, sin duda, tuvo tiempo de

⁹³¹ *Ibidem*, cédula de nombramiento como gobernador y capitán general de Venezuela del 15 de septiembre de 1749.

⁹³² *Ibidem*, carta-orden de Ensenada a Arriaga, Madrid, 15 de septiembre de 1749.

⁹³³ AGI, Caracas, leg. 418, Ensenada a Arriaga, Caracas, 19 de enero de 1749

leer durante los 38 días que duró la travesía desde Cádiz hasta La Guaira. El propio Arriaga, al haber tenido que navegar llevando en convoy los pesados navíos mercantes fletados para el transporte de tropa y pertrechos, quedó gratamente sorprendido y atribuyó la reducción de los 50 días aproximados que se calculaban⁹³⁴ para la ruta de Tierra Firme a condiciones climáticas muy favorables.⁹³⁵

Durante la travesía Arriaga había preparado bien sus primeras actuaciones, escribiendo cartas para las autoridades en las que les anunciaba no sólo el motivo de su llegada, sino ser el portador de nuevas providencias del rey para solucionar la crisis. Su aparición en La Guaira, el 28 de noviembre, fue providencial, puesto que durante esa misma noche se había estado preparando un nuevo levantamiento con la intención de deponer al día siguiente al huido gobernador, Luís Castellanos, el cual, desde que había buscado refugio en el castillo de La Guaira, se venía negando a regresar a Caracas. Las cartas de presentación que Arriaga envió a los cabildos civil y eclesiástico y a las autoridades locales sirvieron a éstas como último recurso para contener a la multitud amotinada.⁹³⁶

9.2 El sometimiento de los amotinados.

Los dos primeros días tras su llegada Arriaga los dedicó a dirigir las providencias del desembarco, a organizar el alojamiento de la tropa, así como a despedir a gran parte de las milicias que desde distintas zonas de la provincia habían recibido orden de Castellanos de concentrarse en La Guaira para su defensa. El primero de diciembre tomó posesión del gobierno de la provincia prestando juramento ante el castellano de La Guaira⁹³⁷ y enviando a continuación copias de sus credenciales a los cabildos y autoridades provinciales.

Unos días después se puso en camino hacia Caracas. Para evitar un enfrentamiento entre los amotinados de León y la tropa que había traído de España, había decidido entrar solo en la ciudad, a pesar de haber recibido un aviso del teniente del gobernador, Domingo de Aguirre, de que los amotinados,

⁹³⁴ GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz...*, pp. 282-283.

⁹³⁵ AGI, Caracas, leg. 418, carta de oficio de Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750. Esta carta de Arriaga es un pormenorizado y fiel relato de lo acontecido en Caracas durante las primeras semanas tras su llegada.

⁹³⁶ *Ibidem.*

⁹³⁷ *Ibidem.*

recelosos de que pudiera seguirle la tropa, habían decidido cortarle el paso e impedir su entrada.

Sin amedrentarse por el aviso, el día 6 entraba en Caracas a caballo, acompañado solamente por Francisco Tineo, quien estaba al mando de la tropa del Ejército, y por unos pocos oficiales de la Armada y del Ejército. Este valiente gesto de confianza hizo que tanto la población caraqueña como los amotinados de León le recibieran contentos y se prestaran a colaborar en la constitución de una junta de notables en la que tratar el conflicto.

Mientras se convocaba a las autoridades de las ciudades más alejadas, Arriaga intentó introducir en Caracas poco a poco algunos piquetes, desistiendo enseguida al percibir que la población empezaba a desasosegarse cuando apenas habían entrado los primeros. Finalmente el día 18 se convocó la junta, que estuvo muy concurrida, y Arriaga hizo leer y copiar el capítulo de su instrucción reservada en el que el rey ordenaba la restitución inmediata de la Compañía y de su actividad, aunque respetando el tráfico a Canarias y a Veracruz en las condiciones dispuestas por varias cédulas del Consejo.

Algunos alcaldes y religiosos pidieron la palabra para manifestar su total lealtad al monarca y solicitar la suspensión momentánea de tal medida ante el temor a que el odio generalizado a los vizcaínos pudiera motivar algún nuevo incidente del que se culpaba a toda la población. La respuesta de Arriaga, en el ejercicio de su autoridad, fue meridianamente clara. Sin dejarse intimidar, la expuso en tres puntos: solamente el rey tenía autoridad para suprimir o reintegrar la Compañía; él tenía órdenes expresas de obligar a sus factores y empleados a cumplir con sus responsabilidades para con la población, lo que haría oportunamente; y solamente el rey tenía capacidad para decidir si convenía o no a la provincia mantener la Compañía. Tras lo cual, sin dejar paso a las protestas que intuyó en los sombríos semblantes de la mayoría de los asistentes, levantó la junta.

En esta primera toma de contacto con los representantes de la población venezolana Arriaga se percató del enconamiento al que habían llegado sus relaciones con los representantes de la Compañía y del “duro bocado” que para ellos había supuesto su restablecimiento provisional, a pesar de lo cual pudo imponer jurídicamente la obediencia general a la autoridad.

Arriaga también se había reunido varias veces con la cabeza visible del motín contra la Compañía, Juan Francisco León, a instancias de éste. Intentando valerse de él para dispersar a los alzados, le había permitido, incluso, salir por unos días de la ciudad para ir a su casa. Sin embargo, enseguida le llegaron noticias de que se había quedado a tan sólo tres leguas de la ciudad aglutinando nuevamente a sus seguidores con la intención de entrar juntos por la fuerza en la capital. Simultáneamente le llegaron noticias de que en los valles de Aragua, por iniciativa de algunos notables, se había

reunido una gran muchedumbre con la intención de dirigirse a Caracas a exponerle su oposición al restablecimiento de la Compañía. Temeroso de un nuevo motín de mayor envergadura que el anterior, Arriaga hizo venir a Caracas la tropa que permanecía en La Guaira, ordenándoles impedir la entrada de los amotinados, incluso haciendo fuego si se resistían.

El grupo de León, con éste al frente, fue el primero en entrar en Caracas por la Plazuela de la Candelaria, en el barrio isleño, gritando vivas al rey, motivo por el que los oficiales al mando de la tropa suspendieron la orden de hacer fuego. León solicitó hablar nuevamente con Arriaga, quien aceptó con la condición de que se limitase a pedir perdón y de que acatase las órdenes del rey, ya que de no ser así las tropas abrirían fuego. La determinación de Arriaga no les dejó otra alternativa y todos ellos pidieron perdón de rodillas ante el capitán general, tras lo cual pudieron regresar sin cargos a sus casas. León informó de lo sucedido por carta a los amotinados en Aragua con la intención de abortar su marcha hacia la capital, pero éstos persistieron en su empeño de presentarse ante Arriaga para exponerle sus razones contra la restitución de la Compañía.

Mientras que los amotinados de Aragua proseguían su marcha hacia la capital, ni el aviso de que les esperaba una masacre, ya que las tropas tenían órdenes de disparar, lo que significaba que en la primera descarga podrían caer entre veinte y treinta hombres, ni varias conminaciones escritas que recibieron de Arriaga para que enviasen a un representante, les hicieron replantearse su determinación. A medida que se acercaban, la tensión aumentaba por momentos en ambos bandos, Arriaga se preguntaba si valía la pena provocar una guerra abierta para mantener a toda costa la Compañía y ante su firmeza para hacer cumplir las órdenes que llevaba varios caballeros intentaron mediar con los amotinados sin éxito.

Finalmente, una última carta de Arriaga a los amotinados, entregada por mano del arcediano, en la que les pedía una vez más que evitaran con su actitud una nueva ofensa al honor del rey y les manifestaba su recelo de no poder contener mucho más el ardor de los soldados, fue decisiva para que aquéllos enviaran a un anciano, quien en nombre de todos ellos manifestó su total obediencia y lealtad al monarca, solicitando se escuchasen sus quejas.

Arriaga les pidió que las expusiesen por escrito en un memorial, el cual se apresuraron a presentar el día siguiente. En éste, tras reconocer su lealtad al rey y pedir perdón por su falta, denunciaban fundamentalmente las extorsiones sufridas a causa de la actuación de los tenientes de la Guipuzcoana enviados por el gobernador para reprimir el comercio ilegal. Arriaga, como había hecho con los seguidores de León, les perdonó y les permitió regresar enseguida a sus casas con la esperanza de que por el camino, a tenor de los hechos, fueran disuadiendo a otros grupos que se

dirigían a Caracas desde las ciudades de Valencia y San Sebastián de los Reyes, como así sucedió, pudiendo dar por disipado este segundo motín y los que se habían empezado a gestar. El primer punto de sus instrucciones estaba cumplido: había conseguido restablecer la autoridad real y la actividad de la Guipuzcoana.

9.3 Arbitro de las negociaciones entre la Guipuzcoana y los venezolanos.

En otras cartas y minutas separadas, enviadas algunas por la vía reservada, Arriaga explicaba a Ensenada las causas del motín, tranquilizándole acerca de su carácter. En ningún momento se había tratado de un intento de rebelión contra el rey de España, los venezolanos eran buenos vasallos que se habían amotinado contra la Guipuzcoana en defensa de sus intereses económicos, unos por ignorancia, otros manipulados por “sofistería letrada”, y todos ellos habían sido arrastrados a una causa común que no era tal⁹³⁸. Es más, le manifestaba estar resuelto a mantener sólo 200-300 hombres y devolver el resto de la tropa a España pasado un tiempo prudencial, pues no consideraba viable mantener la Compañía “a fuerza de armas”, por no mencionar el enorme costo que supondría a la Hacienda pública.⁹³⁹

A continuación explicaba a Ensenada los motivos de algunas de sus decisiones y sus impresiones personales sobre la situación. La decisión de que el hasta entonces factor principal de la Guipuzcoana, Manuel Goizueta, no regresara a Venezuela y que su sustituto no fuera vizcaíno, no era una capitulación impuesta por los amotinados, sino que se trataba de un gesto suyo de buena voluntad para suavizar la cerril oposición a la restitución de la odiada Compañía:

⁹³⁸ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750: “El primer objeto del rey y de V.E. en el restablecimiento de la Compañía queda cumplido. Radicado tan generalmente el odio contra la Compañía que apenas hay clérigo, fraile ni monja que en el no incurra, han conseguido los opuestos a ella hacerlo causa común y bajo nombre de provincia y bien público mover aún a los que no tienen el más remoto interés y con un error en el mayor número de que en esto no procedían contra la obediencia del rey”.

⁹³⁹ AGI, Caracas, leg. 419, Caracas, 14 de enero de 1750, Arriaga a Ensenada: “La tropa que es al rey costosísima, según la desertión que se experimenta, disminuirá en breve su número, de suerte que sería el restante poco contrarresto si de lo que me persuado hubiere un nuevo tan general alboroto, y en este caso solo serviría su sobrescrito de ceder con menos decoro. Me parece conveniente restituirla a España dejando 200-300 hombres. No tomo desde ahora este partido porque todavía es menester coja alguna raíz la presente forzada quietud, y este intervalo me servirá para recibir, si fuere dable que llegue a tiempo, las aprobaciones de S.M.”

Que el principal factor D. Juan Manuel Goizueta no volviese aquí y que ocupase su empleo otro no vizcaíno ha sido precaución mía y no capitulación. Estas gentes entran mal en la permanencia de la Compañía, pero acaso tocando otro modo en su uso se templaría su aversión⁹⁴⁰.

Los representantes de la Guipuzcoana en Venezuela, así como todos sus empleados habían sido siempre hombres oriundos del País Vasco, desde donde habían sido enviados a Venezuela, por lo que el genérico con el que se los denominaba, en este caso, además, escondía una connotación despectiva.

Su sugerencia a las autoridades provinciales de que presentaran al rey memoriales justificativos de su actuación, así como de sus quejas contra la Compañía y causas por las que se oponían a su restitución, para que el monarca las tuviera en cuenta antes de tomar una decisión definitiva sobre el futuro de la Guipuzcoana en la provincia, le había permitido ganar tiempo mientras los elaboraban. Tiempo que consideraba precioso para intentar suavizar la resistencia al regreso de la Compañía, aunque de antemano advertía a Ensenada de lo dificultoso que se presentaba el empeño y de que alguna de las quejas que leería en el alegato eran injustificadas y exageradas:

Toco como imposible que subsista sin riesgo de nuevos alborotos porque el general odio a ella es inextinguible, y tanto más remota la esperanza de vencerle, cuanto es lenguaje común que les ha arruinado, que les ha abatido, que no hay cosa más perjudicial, y lo mismo dice el hacendado

Los apoderados que nombraron por ciudad y nobleza (con licencia mía) para exponer sus quejas o pretensiones sin mira a otro punto que el blanco de su objeto para la extinción de la Compañía (...) forman un proceso informativo que remitirán a S.M. en el sucesivo aviso. Toman asuntos que no son del caso y les negué parte de sus pedimentos concediendo otros porque noté que trascendería al común desconfianza de que cercenaba sus defensas, y en suma lo más de sus alegatos son contra sujetos o casos que no subsisten⁹⁴¹.

Por no suponer ningún perjuicio para los intereses de la Guipuzcoana, recomendaba a Ensenada mantener el comercio de cacao a Veracruz, donde los cosecheros podían conseguir precios más altos para sus productos. Siendo los conflictivos cupos de repartimiento de los paños en cada buque, así como el sistema de cargarlos, lo que más les enfrentaba con los factores de la

⁹⁴⁰ AGI, Caracas, leg. 419. Arriaga a Ensenada, Caracas, 10 de marzo de 1750.

⁹⁴¹ AGI, Caracas, leg. 421, Arriaga a Ensenada, Caracas, 10 de marzo de 1750.

Compañía, estos eran los primeros asuntos que pensaba tratar con ellos. Con el fin de reanudar cuanto antes el tráfico de cacao a la metrópoli, le confirmaba estar a la espera de recibir el género que había solicitado a los cosecheros para poder empezar a despachar mercantes hacia Cádiz.

Dejaba muy claro que los perdones generales que había concedido a la población amotinada no impedirían en un futuro procesar a los que habían fomentado los alborotos, añadiendo que, por el momento, no se podía acusar de ello a ningún noble, como se había presumido. En aras de no perturbar la quietud alcanzada había decidido posponer la investigación sobre los instigadores del motín. La concesión de un perdón general a la población escondía la doble intención de cumplir el primer objetivo prioritario que se le había encomendado de disolver el motín y de cercenar el apoyo a la oposición contra la Compañía de la población que en realidad no tenía nada que ver con ésta, pero que, sabiamente manipulada por los instigadores, había hecho causa común con éstos. Arriaga se lo explicaba a Ensenada:

...Radicado tan generalmente el odio contra la compañía que apenas hay clérigo, fraile ni monja que en el no incurra, han conseguido los opuestos a ella hacerlo causa común y bajo el nombre de provincia y bien público mover aún a los que no tienen el más remoto interés (...) pero quitado el velo al maldito sobrescrito de causa común, no tan fácilmente se unirá otra semejante opinión⁹⁴².

Argumentaba que, gracias a la diplomacia con la que había actuado desde su llegada, había conseguido aquietar la provincia, cumpliendo la primera de las órdenes recibidas en la instrucción, pero que consciente de la provisionalidad de la quietud por lo enconado del enfrentamiento entre la población y la Guipuzcoana, no se consideraba capacitado para seguir en el cargo de gobernador de la provincia. Su sucesor debía venir además provisto de órdenes más contundentes:

...En adelante es menester un gobernador de otro tesón y más duro sobrescrito, aquí es menester más hombre⁹⁴³.

Arriaga con su carácter apacible y conciliador había sabido manejar la crisis y aquietar momentáneamente el motín, en completa sintonía con los expresos deseos del monarca de no recurrir a medios violentos, pero tenía muy claro que estaba sentado sobre un polvorín dado que el descontento persistía y

⁹⁴² AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750.

⁹⁴³ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750.

que iba a hacer falta una mano muy dura para imponer y conservar la autoridad real en tanto no se pudieran conciliar los intereses de la Compañía y los de los venezolanos. A pesar de estar acostumbrado a mantener la disciplina en las escuadras que habían estado bajo su mando, otra cosa era aguantar sometida a una provincia en la que afloraba el profundo descontento de su población. Fue plenamente consciente de que por su carácter no era el más apto para sustentar a base de medidas represivas la autoridad real ni a largo plazo ni en situaciones extremas, y no le dolieron prendas en reconocerlo y pedir a Ensenada volver cuanto antes a la metrópoli:

...V.E. no me olvide aquí, por Dios⁹⁴⁴.

Y en consecuencia aconsejó a su superior que su sucesor fuera provisto de órdenes que le permitieran actuar de forma contundente, ya que en adelante sólo así se mantendrían la Compañía y la autoridad real en Venezuela.

Aquietada la provincia y restablecida la Guipuzcoana, Arriaga procedió a enviar a España un aviso, en el que iba el oficial de la Armada Antonio Aguilar con diversas cartas de oficio y reservadas, que contenían toda la información de lo acontecido desde su llegada, así como el anuncio de haber dado órdenes para el regreso sucesivo a España, como avisos, del resto de los navíos mercantes que le habían acompañado, una vez hubieran sido cargados de cacao⁹⁴⁵.

Esta vulneración del derecho de monopolio de la Compañía por parte del Estado fue, por una parte, la forma de financiar la represión de la revuelta. En efecto, Arriaga sugirió a Ensenada que, con su venta, así como con la de algunas partidas de cueros, compensara el dinero adelantado tanto por la Secretaría de Marina e Indias como por las Cajas Reales de México para el flete de los navíos mercantes y el reclutamiento, el transporte y la manutención de la tropa enviada a Venezuela⁹⁴⁶.

⁹⁴⁴ AGI, Caracas, leg. 418, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750.

⁹⁴⁵ AGI, Contratación, leg. 5001. Se trata de los navíos extranjeros fletados por la Real Hacienda que fueron a Venezuela en conserva de la escuadra de Arriaga llevando las tropas y los pertrechos para éstas, así como suministros en general. Según se había previsto, el tornaviaje lo hicieron con cargazón de cacao para suplir la suspensión momentánea de la actividad de la Compañía. GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...* pp. 139-140.

⁹⁴⁶ AGI, Caracas, leg. 419. Arriaga a Ensenada, Caracas, sin fecha (pero de final de enero): “[...] deseando que en este género (cacao) y cueros perciba V.E. los 300.000 pesos que por México han desembolsado. De estos y los 100.000 de Cádiz se lleva una cuenta separada y sólo se satisface el gasto de la tropa.” Una relación completa de los gastos en tropa desde abril de 1749 hasta febrero de 1752 en MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión contra...*, pp. 131-133.

Además, como ya hemos mencionado, una de las causas por las que Ensenada, quien también era secretario de Hacienda, había apremiado el envío de tropas a Caracas, había sido la de restaurar el comercio del cacao, interrumpido a causa del motín. Por lo tanto, durante los dos años que duraron las gestiones, hasta que se volvió a restablecer de forma efectiva la actividad comercial de la Compañía, la Real Hacienda fletó navíos extranjeros para sustituir a la compañía vasca en el comercio del cacao, evitando que el contrabando holandés aprovechara la inactividad de la Guipuzcoana y se hiciera con una cuota de mercado aún mayor de la que ya tenía⁹⁴⁷.

Con el envío de estas noticias y el testimonio de Antonio Aguilar, y no sin cierta satisfacción por su actuación, Arriaga rendía cuentas a su superior: había cumplido los principales puntos de su misión sin tener que recurrir a la fuerza, hecho que, unido al de su reconocida falta de aptitudes para imponer su autoridad con mayor contundencia en el caso de una nueva revuelta, utilizó como argumento para justificar su solicitud de ser relevado cuanto antes⁹⁴⁸.

Arriaga contó con que hasta que recibiera respuesta de la Corte habría de pasar algún tiempo, en el que la propia inestabilidad de la situación, que denunciaba en todas sus cartas, requería que empezara a tomar decisiones con la doble intención de atajar los abusos cometidos por la Compañía, lo que debía contribuir a ir limando el rechazo que su restitución provisional había producido y a consolidar, en la medida de lo posible, la quietud alcanzada.

Una de las primeras medidas que tomó fue escribir al comandante de la escuadra de Barlovento, el capitán de navío José Montero de Espinosa, pidiéndole que en todas sus salidas hacia las Islas de Barlovento recorriese las costas de Tierra Firme, tocando posteriormente en el puerto de La Guaira, con la finalidad de que “con el respeto de los navíos de S.M. se contuviesen los naturales y se cortasen las raíces que podrían haberles quedado de su dañada lлага”⁹⁴⁹. Esta escuadra todavía era la encargada de conducir los situados a La Habana e islas de Barlovento, así como de patrullar y evitar el comercio ilícito en el golfo mexicano⁹⁵⁰.

De hecho, cuando a raíz de la petición de Arriaga los guardacostas de la Armada de Barlovento empezaron a extremar la vigilancia sobre las costas de Tierra Firme, los mercaderes holandeses que consiguieron llegar a

⁹⁴⁷ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, p. 139.

⁹⁴⁸ AGI, Caracas, leg. 418, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750, y Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750: “[...] envío ahora a D. Antonio Aguilar que he tenido aquí de testigo para que V.E. se informe por menor de muchas cosas.”

⁹⁴⁹ AGS, SM, leg. 401-2, doc., 640, carta de José Montero de Espinosa a Alonso Pérez Delgado, a bordo del *Fuerte*, La Habana, 16 de agosto de 1750. Montero menciona reiteradas peticiones de Arriaga para que patrullase las costas venezolanas.

⁹⁵⁰ Sobre la Armada de Barlovento: TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada...*.

Ámsterdam se quejaron del incremento de las dificultades para comerciar, como corroboró desde Ámsterdam el cónsul español⁹⁵¹. Ahora bien, prueba de las enormes dificultades de atajar un contrabando tan consolidado es que a la bolsa de Ámsterdam siguió llegando cacao, tabaco y plata labrada⁹⁵².

Para poder iniciar conversaciones tendentes a resolver algunos de los problemas que le había planteado la población, Arriaga se encontró de entrada con varios obstáculos. A la ausencia de un cuerpo institucional representativo de las ciudades del interior de la provincia, se unió la permanencia en el cabildo caraqueño de aquellos miembros que habían apoyado claramente la reivindicación de expulsión de la Guipuzcoana planteada por los rebeldes de León durante el motín de abril de 1749, y en los cuales Arriaga intuía, por lo tanto, poca predisposición para representar objetivamente los intereses del común, amén de que no se mostrarían muy partidarios de alcanzar acuerdos.

El elevado número de regidores que componían el Cabildo⁹⁵³, así como su demostrada falta de imparcialidad, le llevaron, en primer lugar, a pregonar los regimientos con la intención de renovar el cuerpo de regidores. Su objetivo final fue presidir una Junta reducida, formada por cuatro capitulares, otros tantos del capítulo eclesiástico y algunos miembros de la nobleza y del común, en la que fuera más fácil exponer los problemas, tratarlos y llegar a acuerdos vinculantes.⁹⁵⁴

Arriaga, siguiendo en su línea conciliadora, había accedido a la solicitud de los miembros del Cabildo, a los que se unieron algunos representantes de las ciudades de tierra adentro, para elegir de entre ellos a tres apoderados que, juntando los instrumentos para elaborar sus alegatos, fueron los encargados de redactar el recurso de la provincia, dirigido a Fernando VI, en contra de la restitución de la Compañía.⁹⁵⁵

⁹⁵¹ AGS, Estado, leg. 6349, carta de Felipe Rodríguez a Carvajal, Ámsterdam 2 de febrero de 1750: "el patrón de una embarcación holandesa se quejó en esta bolsa de la suma dificultad de comerciar como en el pasado por la vigilancia de nuestros guardacostas y gobernadores de aquellas plazas, cuya novedad hace notable ruido en los ánimos de los negociantes que trafican, acostumbrados a lo contrario por la necesidad de proveer de lo más esencial para el sustento durante la guerra, cuando había semejante tolerancia".

⁹⁵² *Ibíd.*, cartas del cónsul en Ámsterdam al secretario de Estado José de Carvajal de 9 de julio de 1750 y 13 de agosto de 1750.

⁹⁵³ A la Junta General del Cabildo, congregada el 22 de abril de 1749, en la que estuvieron representados todos los estamentos sociales a instancias de Juan Francisco León para tratar de la expulsión de la Compañía, acudieron 97 miembros. AGI, Caracas, leg. 418, carta del gobernador Luís Castellanos del 19 de mayo de 1749. MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 54-55.

⁹⁵⁴ AGI, Caracas, leg. 419, carta reservada de Arriaga a Ensenada, Caracas, febrero 1750.

⁹⁵⁵ *Ibíd.*

A los valles de Aragua había enviado dos nuevos tenientes al frente de las patrullas encargadas de reprimir el contrabando y mantener el orden, con órdenes expresas de acabar con los abusos de la Compañía. La satisfacción de los pueblos con la medida estaba contribuyendo al mantenimiento de la quietud en aquella zona, especialmente conflictiva. Las ciudades del interior habían aceptado sin la mínima oposición el envío de nuevos factores de la Compañía, permaneciendo también tranquilas.

Aprovechando esta quietud y con la intención de afianzar la idea de la permanencia de la Guipuzcoana, Arriaga había lanzado entre los miembros del cabildo, a modo de globo sonda, el rumor de que una solución pudiera ser el establecimiento de unas capitulares entre provincia y Compañía que, prohibiendo los abusos de ésta, garantizaran ciertas ventajas a los vascos. Lamentablemente el profundo y generalizado odio a la Guipuzcoana mantuvo inamovible la tajante oposición a ésta, que justifica por sí sola, el decepcionado y pesimista tono en su correspondencia con frases como ésta: “el entrar a razones es la puerta que miro cerrada,”⁹⁵⁶.

Arriaga, con conocimiento de causa, no vio escapatoria de este callejón sin salida, y así se lo hizo saber, en cuantas ocasiones tuvo, a Ensenada:

...y absolutamente desconfío que sin recelo de nuevos alborotos pueda pensarse mantener la compañía. Y como es una de las prevenciones de mi instrucción, que el rey no quiere se toque ese extremo, lo hago presente a V.E. para que lo ponga en su noticia, pues aunque el rey determinase sostener la compañía con el grueso dispendio de la fuerza de tropa que la ha reintegrado, es bien reflexionar en la dificultad de mantener esta, cuando ya hoy llega la desertión a 307 hombres y va continuando⁹⁵⁷.

Cuantas veces destacaba en su correspondencia la quietud que, gracias a las medidas conciliadoras que había adoptado, se había ido consolidando a lo largo de los tres primeros meses de su llegada, Arriaga se refería a ella con sentimientos encontrados. La satisfacción por la misión cumplida sin derramamiento de sangre la enturbiaba el convencimiento de que sólo era una paz transitoria: “subsiste la misma quietud que mantiene la esperanza de que el rey les ha de quitar la compañía”⁹⁵⁸.

Y precisamente en este sentido es en el que trabajaron los apoderados de la ciudad al elaborar su alegato contra la restitución de la

⁹⁵⁶ AGI, Caracas, leg. 419, carta de oficio Arriaga a Ensenada, 26 de febrero de 1750.

⁹⁵⁷ *Ibidem*.

⁹⁵⁸ *Ibidem*.

Compañía, mientras que, en la Junta formada por Arriaga, su proyecto de alcanzar acuerdos contractuales entre la Guipuzcoana y la provincia, que facilitaran la permanencia de ésta, no sólo no consiguió avanzar, sino que fue rechazado de plano por todos sus miembros. Es más, ambas partes se empeñaron aún más en sus posturas opuestas. La provincia, a medida que su alegato iba engordando con quejas sobre la Compañía, se mostraba más convencida de que el rey terminaría por eliminarla. Los representantes de ésta, a su vez, estaban firmemente convencidos de que el monarca la mantendría, para lo que no dudaría en recurrir incluso a medidas drásticas.

Arriaga siguió muy de cerca el proceso de construcción de los argumentos justificativos de ambos, lo que le permitió formarse una opinión de primera mano que adelantó a Ensenada junto con varias advertencias y su propuesta de solución a la crisis. Los apoderados que elaboraron el alegato persistieron, a pesar de las advertencias de Arriaga, en acumular todo un rosario de quejas, muchas obsoletas, la mayoría solventadas o en vías de serlo, y otras incluso ajenas a la cuestión con la Compañía. Todas ellas tenían el único fin de justificar la idea de que la Guipuzcoana, desde su creación, los había mantenido oprimidos, llegando a arruinarles al mantener el precio del cacao a 8 pesos, muy por debajo de los 52 que alcanzaba en Veracruz, y de impedirles el comercio con dicho puerto.

Arriaga no consiguió hacerles ver que con semejantes argumentos exagerados y en gran parte ya caducos, en nada favorecían su causa, muy al contrario, contribuirían a hacer un favor a la Guipuzcoana, al no basar su discurso en la denuncia de determinados usos abusivos que persistían, o de actuaciones concretas, que, una vez hubieran sido solventadas por el monarca, facilitarían llegar a acuerdos favorables a la provincia con respecto a la Compañía⁹⁵⁹. En su intento de conseguir un pacto amplio y vinculante llegó a proponer confidencialmente a los apoderados algunos de los puntos que sería ventajoso para la ciudad quedaran reflejados en una nueva contrata que regulara la permanencia de la Compañía en la provincia⁹⁶⁰.

⁹⁵⁹ Ibídem: “[...] y es tal la ceguedad de todos que vertida como casual la especie encuentra una oposición común sin que generalmente haya otro concepto que el que han de probar que la compañía les ha arruinado, que les ha tenido oprimidos y que han de conseguir de la piedad del rey que les libere de la que ellos llaman esclavitud. Yo conozco que no lo justificarán y les arguyo en que apoyando sus lamentos contra objetos que no subsisten pues o murieron o no están presentes o no mandan aquí, este mismo hecho satisface su querella y queda indemne el cuerpo de la compañía (que efectivamente manejada con imparcialidad y una u otra abdicación que pusiese a favor de la provincia era lo más conveniente a todos), pero no hallo contrarresto a un obstinado porque si revestido de insuperable pasión”

⁹⁶⁰ AGI, Caracas, leg. 421, Arriaga a Ensenada, Caracas, 10 de marzo de 1750.

Desde que Arriaga conocía por boca de los implicados las causas que habían provocado la revuelta, estuvo convencido de que sólo un pacto tácito, aceptado por ambas partes, garantizaría a largo plazo, de forma pacífica, la permanencia de la Guipuzcoana en Venezuela. Para conseguirlo no escatimó esfuerzos tratando de sacar adelante una negociación en la que ambas partes llegaran a un acuerdo, partiendo de su convencimiento de que era imprescindible que todos los interesados cedieran. Por ello, como un primer paso para salir de la confrontación, haciendo uso de los amplios poderes con que había sido investido, estuvo dispuesto a privar a la Compañía de algunas de sus prerrogativas, que los venezolanos consideraban abusivas, con tal de que éstos aceptaran su restitución.

Para garantizar la validez jurídica del pacto que asegurara a la Compañía su permanencia en la región, accedió a que, si se conseguía una conciliación, ésta quedara sellada con un nuevo contrato entre los litigantes. Tuvo muy claro que sólo una restitución de la Compañía apoyada en un acuerdo entre ambas partes, evitaría que la Corona la impusiera más adelante de forma drástica, algo que no le cabía la menor duda sería la causa de una segunda revuelta⁹⁶¹.

Precisamente este interés suyo por alcanzar un acuerdo fue la causa de que siempre se mostrara dialogante con los representantes de la población, haciendo gala de una infinita paciencia al tener que escuchar siempre las mismas quejas contra la Compañía, sabiendo que unas no tenían ningún fundamento y otras ya no estaban justificadas porque habían sido solventadas o estaban en vías de serlo. Lamentablemente, como hemos visto, no consiguió cambiar esta actitud intransigente ni haciendo sugerencias directas sobre las que apoyaran su alegato al monarca, ni con maniobras indirectas, como los rumores que esparció a modo de globo sonda de que se iba a redactar un contrato nuevo a la Compañía que contemplara algunas reivindicaciones de la provincia:

Pensé rondar bajo mano que propusiesen algunos capítulos ventajosos en que interesándose la provincia afianzásemos en una como nueva contrata que quedase la Compañía sólidamente estable. Pero conocí en

⁹⁶¹ AGI, Caracas, leg. 419, reservada de Arriaga-Ensenada, Caracas, sin fecha (pero de final de marzo): “[...] pues si no consigo meterlos a camino a fin de que sea su solicitud uno u otro aumento de la contrata de compañía sobre cumplimiento del todo, de modo que ya le cuenten como obra suya, resueltamente afirmo no subsistirá sin nuevos alborotos.”

tal cual especie que hice verter como casual que no se adelantarían en que penetrasen mi intención⁹⁶².

Arriaga mostró la misma actitud paciente y conciliadora negociando con los representantes de la Compañía, Manuel de Goizueta y Matías Arroz, la adopción de una serie de medidas concretas que contribuyeran a suavizar el general encono contra ellos. El punto más conflictivo giraba en torno al precio del cacao, "única sustancia de la provincia", que la Guipuzcoana mantenía a 8 pesos la fanega, cantidad que apenas dejaba un margen de beneficio a los hacendados: "no alcanzando la venta ni con mucho más a costear las haciendas." Arriaga no podía entender por qué no lo subían, máxime cuando también podían subir el precio de venta en España, compensando así el mayor desembolso.

En la explicación que hizo a Ensenada no le dolieron prendas en responsabilizar abiertamente a la Guipuzcoana del triste estado en que se hallaba la provincia como consecuencia de la continuada explotación que venía haciendo la Compañía de sus recursos naturales a costa de los propietarios de las haciendas y de los elevados precios que pretendía cobrar por las importaciones provenientes de la metrópoli: "aquí no descubro sino suma pobreza, pues fuera de las casas del marqués del Toro y de la de Areistigueta dudo en cual otra deje de vivirse comiendo el cacao en flor". Para Arriaga la propia situación de pobreza explicaba por sí sola el que nadie comprara ni ropas ni otros productos metropolitanos en las tiendas de la Guipuzcoana, prefiriendo hacerlo en las que se surtían de mercancías provenientes del contrabando, que tenían precios bastante más baratos.

Para Arriaga la pobreza generalizada era también la causa de las dificultades que denunciaban los factores vizcaínos para cobrar el descubierto de 170.000 pesos que arrastraban. En cambio se negaba a reconocer, como pretendían, que las deudas justificaran su negativa a adelantar a los hacendados los 60.000 pesos que les habían prometido por el último cargamento de cacao que les habían comprado y tenían preparado para enviar a España en el *San José*, el mercante de la Guipuzcoana que tenían retenido en el puerto de La Guaira los partidarios de los hacendados hasta que se les pagase la cantidad acordada. Como tampoco le parecía justificable su

⁹⁶² AGI, Caracas, leg. 421, Arriaga a Ensenada, Caracas, 10 de marzo de 1750: "[...] Ansioso de que me propongan un abuso que remediar, que se me quejen de uno u otro punto contra la compañía para que en la judicial satisfacción se estableciese el concepto de que el rey quiere sus alivios y que con este seguro calmaren sus odios, me tiene impaciente ver que nada me hablan."

argumento de que debido a las deudas no pudieran reunir el contante de las soldadas de sus corsarios.

Así pues, Arriaga ni se dejó impresionar ni se creyó las exageradas quejas de los factores, dirigidas a justificar muchos de los errores que venían cometiendo en la administración del monopolio y los abusos que denunciaba la población, a la que, junto con el contrabando, intentaban culpar del pésimo estado de sus negocios. Arriaga, haciendo gala de una encomiable objetividad, desenmascaró la realidad: la Compañía no vendía ropas no sólo por la pobreza de la población, sino también por los elevados precios, porque no les fiaban y porque no disponían de suficiente género en sus almacenes, como probaba la última carga del *San José*, cuyo valor había ascendido tan sólo 30.000 pesos.

En resumen, Arriaga culpaba a los factores de mantener la provincia mal abastecida y de gestionar el negocio del cacao mediante prácticas abusivas, imponiendo precios demasiado bajos para los productores, que necesariamente restringían el circulante, provocando un elevado índice de morosidad. De donde nada había, nada se podía sacar y por esta razón, con afán constructivo, pidió a los principales factores, Goizueta y Arroz, que aumentasen cuanto antes el precio que pagaban a los productores por fanega a 14 pesos, lo cual “sería una providencia de ruidoso beneficio al común”, comprometiéndose incluso a adelantarles 50.000 pesos o más de las arcas del rey para que pagaran a los hacendados las últimas compras realizadas. Estaba convencido de que con esa decisión, que indudablemente mejoraría las relaciones de la Compañía con la población, contribuiría a cambiar la oposición de ésta a la permanencia de la Compañía⁹⁶³. Además, para evitar la acumulación de deuda e incentivar la compra de ropa en las tiendas de la Guipuzcoana, sugirió a factores y productores rebajar el precio del cacao a 13 pesos cuando los factores pagaran por adelantado y al contado.

Demostrando una gran visión comercial se permitió además recomendarles impulsar de una vez el comercio del tabaco, muy demandado en Europa, aumentando también su precio, tanto el que ofrecían a los productores como el de venta: “abrir la mano a recibirlo, supuesto que es fruto que abunda y respecto de lo que le apetecen los extranjeros, debo creer no perderían V.Ms. nada.”

Junto a las sugerencias para salir de la situación de estancamiento comercial y los buenos consejos que les hizo Arriaga, los factores tuvieron también que aceptar algunas prohibiciones en su forma de actuar que habían irritado considerablemente a la población y que Arriaga consideraba

⁹⁶³ AGI, Caracas, leg. 418, Arriaga a Manuel de Goizueta y a Matías Arroz, Caracas, 29 de marzo de 1750.

profundamente injustas. En este sentido, prohibió mediante un auto que en las factorías tiraran al agua el tabaco que rechazaban por no considerarlo bueno. Arriaga argumentó a los factores su decisión: “de parte de V.Ms. está el no admitirle pero no el privarle al dueño, como se hacía, de que se lo volviese a su casa”⁹⁶⁴.

También denegó a los factores la solicitud que le habían hecho de hacer visitas generales a todas las tiendas en busca de género de contrabando, por considerar que era una nueva maniobra de los factores (aprovechando el talante conciliador del recién llegado gobernador) para forzar la situación a su favor, asegurándose la facultad de inspeccionar los almacenes con la excusa de controlar las existencias de género ilegal, algo que no era de su incumbencia, pues las inspecciones eran responsabilidad de la autoridad. Arriaga tuvo la precaución de informarse previamente si se trataba de una práctica habitual que habían permitido sus antecesores. Su negativa a las pretensiones de los factores la hizo, una vez más, con diplomacia, dejando ver su astucia: “me admiraba propusiesen V.Ms. en este a un crítico tiempo lo que ni mis antecesores últimos hicieron”⁹⁶⁵. No obstante, se mostró dispuesto a ordenar registros en caso de denuncias concretas, como era su obligación. Consciente de la fragilidad de la quietud conseguida, evitó siempre actuaciones que pusieran de nuevo en pie de guerra a la recelosa población.

Todo el esfuerzo que Arriaga hizo analizando y aclarando la situación con los factores iba encaminado a hacerles ver que la Compañía, a la larga, no podría mantenerse por la fuerza, “ni con medio Ejército en Caracas”. El había conseguido calmar la revuelta, más haciendo uso de su diplomacia que con la presencia de tropa, y había conseguido ganarse la confianza de la población reparando injusticias y estando siempre dispuesto a escucharla. Sin embargo, consolidar la pacificación no estaba sólo en su mano, necesitaba presentar a la población un generoso gesto de buena voluntad por parte de la Compañía que contribuyera a que reconsideraran su posición. Por eso conminó a los factores a no desaprovechar la coyuntura favorable:

...de un momento a otro puede volverse la tortilla y así conviene ayudarnos⁹⁶⁶.

Este esfuerzo por conseguir un acuerdo pacífico respondía a la certeza, que siempre tuvo, de que la restitución de la Compañía era cosa hecha, y de

⁹⁶⁴ *Ibidem*.

⁹⁶⁵ *Ibidem*.

⁹⁶⁶ *Ibidem*.

que, llegado el caso, la Corona la impondría por la fuerza con consecuencias nada agradables para la población.

A pesar de que los factores, a instancias de Arriaga, terminaron por ceder en el aumento del precio que pagaban por fanega, ofreciendo los 14 pesos sugeridos por éste⁹⁶⁷, la persistencia de la confrontación debida a la obstinación de unos y otros en sus respectivas posturas le produjo una profunda decepción que sin duda fue causa principal de que estuviera deseando regresar a España. Arriaga no sólo compartió su desesperación con su superior, sino que también escribió sobre la situación caraqueña, utilizando un tono más cercano y directo a su amigo José Banfi y Parrilla, oficial mayor de la Secretaría de Indias⁹⁶⁸. Este inicio de una de las cartas es un buen ejemplo de su estado de ánimo: “Mi querido amigo, ha cuatro meses que estoy aquí y nada he adelantado, la compañía no tiene ningún amigo”.

Al contarle sus impresiones sobre la realidad encontrada en Venezuela dejó entrever una situación preocupante. La provincia era pobre y estaba inundada de géneros de contrabando, lo que dificultaba a la Compañía hacer negocios con los que llevaba de España, de los que por otra parte tampoco disponía en abundancia. Por el momento, los factores estaban intentando, con escaso éxito, cobrar deudas atrasadas, cuyo montante ascendía a 170.000 pesos. Suma que a él no le parecía tan desorbitada, después de 20 años de comercio, como éstos procuraban hacer ver. Era normal que los capitanes de registros, cuando llegaban a algún puerto de Indias y despachaban sus navíos, se quedasen al descubierto de muchos miles de pesos⁹⁶⁹. Si no cambiaba la situación económica en la provincia, él personalmente daba gran parte de esa deuda por irrecuperable.

El grueso de los contrabandistas de la costa había que buscarlos entre el numeroso colectivo de isleños canarios dedicados al pequeño comercio, que habían emigrado desde las Islas Canarias sin sus familias, embarcando en el navío de permiso anual. Tal era la fuerza que este colectivo había alcanzado en la provincia que, envalentonados, habían amenazado de muerte a aquellos caballeros que se habían mostrado leales a la Corona durante el motín.

⁹⁶⁷ AGI, Caracas, leg. 929, carta de Arriaga a Ensenada, 28 de abril de 1750.

⁹⁶⁸ GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*, pp. 70-72. José Banfi y Parrilla llevaba años trabajando en la Secretaría de Indias con los ministros Patiño y Campillo. Cuando Ensenada se hizo cargo de esa cartera supo aprovechar sus cualidades convirtiéndolo en su mano derecha al frente de dicha Secretaría para los asuntos indianos. Fue destituido en 1754 a consecuencia de la caída de Ensenada.

⁹⁶⁹ AGI, Caracas, leg. 418, Arriaga a Goizueta, Caracas, 29 de marzo de 1750.

El rechazo frontal de la población en su conjunto (nativos e isleños) a la permanencia de la Compañía, lo justificaban en que ella era la única beneficiaria del comercio con la metrópoli, postura que era comprensible, teniendo en cuenta que sus aspiraciones se dirigían a recuperar la libertad de comercio anterior al establecimiento de la Compañía. Esta oposición era la causa que llevó a Arriaga a escribir una y otra vez a Ensenada que la Compañía, en las condiciones actuales de su contrato, sólo se mantendría por la fuerza y a un elevadísimo coste para la Corona.

Él, sin embargo, estaba cada vez más convencido de que un comercio del cacao provechoso para España, con precios estables, sólo podría consolidarse regulado por una compañía mercantil controlada desde la metrópoli. Ya veremos cómo las ideas de Arriaga sobre las redes comerciales del cacao no cayeron en saco roto, sino que, al contrario, Ensenada fue tomando buena nota de sus opiniones y apoyando la realización de muchas de ellas.

Con esta exclamación angustiada: “ayúdeme V.M., ¡por favor!” suplicaba a su amigo Banfi que agilizara el nombramiento de un sustituto, sugiriéndole incluso varios nombres⁹⁷⁰. Tan grande era su desespero por regresar a España, que llegó a proponer a Ensenada dejar al teniente coronel Antonio Gil al mando de la tropa que se quedara en Venezuela, ejerciendo incluso como interino la gobernación de la provincia hasta que llegara su sucesor⁹⁷¹. Arriaga no era el único que suspiraba por regresar, también lo hacía el coronel al mando de la tropa del Ejército, Francisco Tineo, sobre todo cuando comenzó a ver con envidia, que Arriaga había empezado a despachar de vuelta a España piquetes de tropa con sus respectivos oficiales en los mercantes que los habían llevado.

Los primeros de los cuatro buques mercantes que, finalmente, tras solventar no pocas dificultades, pudieron hacerse a la vela rumbo a España a principios de marzo, cargados de cacao y cueros, fueron el *San José* y la *Georgina*⁹⁷². Aproximadamente un mes después, dependiendo de cuanto se

⁹⁷⁰ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a José Banfi, Caracas, 25 de febrero de 1750 y 7 de abril de 1750.

⁹⁷¹ Ibídem, Arriaga a Ensenada, Caracas, sin fecha (pero final de marzo): “[...] El teniente coronel D. Antonio Gil es muy capaz no sólo para mandar el resto de la tropa que queda, pero aún suplir en una interinidad o falta de gobierno.”

⁹⁷² Ibídem, Arriaga a José Banfi, Caracas, 25 de febrero de 1750. Arriaga explicó al primer oficial de la Secretaría de Indias que el retraso en el despacho de los mercantes se debía a las dificultades para reunir las fanegas de cacao y al mal estado del embarcadero de La Guaira, cuyo muelle apenas ofrecía protección, lo que no había permitido transportar la carga hasta los mercantes más que en un único bote. AGI, Caracas, leg. 421, Arriaga a Ensenada, Caracas 10 de marzo de 1750. Cada uno de los mercantes llevó 2.220 fanegas de cacao.

tardara en cargar de fanegas de cacao el navío, les seguiría el *Minerva*, y algo más tarde el cuarto, lo que significaría que hasta la llegada del previsto aviso que debía enviar la Corte con las respuestas a las primeras cartas que había remitido en enero y nuevas órdenes, las comunicaciones con la península quedarían interrumpidas.

Precisamente porque esa fue la última ocasión en muchos meses de enviar algo a España, los apoderados se apresuraron a terminar el alegato de la provincia contra la Compañía. Arriaga se refería a él en un tono despectivo como “los papelones”, no sólo por el tamaño que el alegato había adquirido, sino por el poco valor que otorgaba a los argumentos en que se sustentaba⁹⁷³. También Arriaga aprovechó para enviar a Ensenada los últimos partes de cuanto había ido sucediendo durante las últimas semanas, a sabiendas de que serían tenidos en cuenta por la Junta consultiva que, como era habitual, constituiría Ensenada para discurrir y avalar una solución definitiva a la cuestión caraqueña⁹⁷⁴.

En ninguna de las cartas que había enviado hasta el momento había tratado el tema de las indagaciones sobre los culpables, que era otra de las órdenes contenidas en la instrucción oficial que le había entregado Ensenada que debía cumplir. Tan sólo en una de las primeras cartas de enero había mencionado que prefería posponer el cumplimiento de esta orden hasta haber asegurado la pacificación, aunque el móvil de la revuelta lo tuvo claro desde el principio:

⁹⁷³ *Ibíd.*, Arriaga a Ensenada, Caracas, 30 de abril de 1750: “[...] la ciudad remite sus papelones que hoy me ha presentado y así ni aún de leer sus peticiones he tenido tiempo. (...) Conozco que en varios puntos en que me pidieron instrumentos toman asuntos que no les pertenecen, pero este mismo abultar hechos y quejas con un firmísimo concepto de que son Evangelios, define la pasión de que este común está poseído, y aunque no tengan razón no sé si será menester dársela.”

⁹⁷⁴ Ya hemos mencionado anteriormente estas juntas, formadas por expertos en los temas a tratar y juristas, que Ensenada, siguiendo la tradición de sus antecesores, convocaba para estudiar la solución más adecuada a problemas puntuales. Algunas fueron circunstanciales, otras tuvieron continuidad. Sus dictámenes prevalecieron sobre otras opiniones, convertidos en órdenes concretas o capítulos de Ordenanzas. En cualquier caso, Ensenada avaló sus decisiones políticas en los dictámenes emitidos por los componentes de las juntas. Cfr.: MIJARES PÉREZ, L.: “Programa político para América del marqués de la Ensenada” en *Revista de Historia de América*, 81, 1976, pp. 82-130.

...Que el mayor móvil de esta máquina sea la libertad en el ilícito comercio, no lo dudo y que en esta ciudad hubiese sujetos que bajo mano fomentasen los amotinados descubiertos⁹⁷⁵.

En el capítulo 22 de la instrucción se le había ordenado específicamente hacer un sumario secreto sobre los culpables del motín. Arriaga durante los primeros meses de su estancia en Caracas se había topado con varias dificultades para cumplir este capítulo de sus órdenes, que no consiguió solventar. Tanto el escribano como el abogado adjuntos al gobernador se habían ido a La Guaira con su antecesor, Luís Castellanos, cuando éste huyó de Caracas, y no había podido encontrar sustitutos. Cuando se planteó empezar a llamar testigos para interrogarlos, se percató de la imposibilidad de conseguir que éstos no propagasen la causa de la citación, sembrando la desconfianza entre la población sobre la seriedad del indulto concedido, que Arriaga siempre había garantizado a condición de un perfecto acatamiento de sus órdenes.

A pesar de estas dificultades, había llevado a cabo averiguaciones de lo sucedido, que habían ido demostrando que el alboroto inicial de León había sido un asunto de pequeña envergadura, al que se fueron sumando “todo hombre vago y la mayor parte de los isleños”⁹⁷⁶, movidos por el odio generalizado a la Compañía. Tras la actuación poco acertada del gobernador Castellanos cuando éstos entraron en Caracas, y tras su posterior huida a la Guaira, los amotinados tuvieron que hacer frente a la desconfianza de la ciudad de Caracas, representada por su cabildo, que al haber quedado sin tropas y sentirse desprotegida vio imposible hacer frente a la multitud. Decidieron entonces mostrar cierta condescendencia con los rebeldes, y para evitar verse mezclados en la revuelta actuaron de forma que los sucesivos desórdenes que pudieran suceder se atribuyesen a la ausencia del gobernador.

En cuanto a las posibles causas, sus investigaciones resaltaban varios hechos. En primer lugar, la provincia “estaba inundada de gente vaga”, entre los que se contaban no sólo el grupo de los isleños, sino también numerosos mestizos, zambos y españoles. Todos ellos vivían de comerciar en la costa con los contrabandistas holandeses con los frutos que, o bien habían robado ellos mismos en las haciendas, o bien habían comprado furtivamente a los esclavos negros que trabajaban en ellas, quienes a su vez los habían robado a sus

⁹⁷⁵ Ibídem, Arriaga a Ensenada, Caracas, 14 de enero de 1750: “[...] Esta averiguación (se refiere a la del móvil del motín) y su castigo cabe en otro tiempo, porque en el presente cualquier movimiento encendería el fuego común pues haciendo desconfiar al pueblo perdonado del indulto que se les ha concedido.”

⁹⁷⁶ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, 5 de abril de 1750.

dueños. Esta gente, que Arriaga contaba por miles, tenía poco trato directo con la Compañía, por lo que su enfrentamiento con ésta era debido a que la Guipuzcoana había incrementado la persecución del contrabando en las zonas por donde ellos se movían.

Si bien era cierto que algunos de ellos actuaban oficialmente como pequeños mercaderes y se proveían de algún género en las tiendas de la Compañía a modo de tapadera de su actividad contrabandista, la investigación apuntaba a que estos sujetos eran los que se habían enfrentado abiertamente contra la Compañía al haber sido perseguidos cuando efectuaban contrabando.

Es significativo que las averiguaciones realizadas por Arriaga descartaran la participación en el contrabando de otros sectores de la población (“en la gente principal no descubro indicios de que se mezcle en él”)⁹⁷⁷, y que corroboraran como causa de las quejas de este grupo de la sociedad venezolana contra la Compañía, las que ellos mismos habían denunciado repetidas veces al Consejo de Indias: el bajo precio que la Compañía venía pagando por el cacao a los productores, los abusos de los capitanes de los mercantes de la Guipuzcoana que hacían el trayecto a Veracruz, quienes se aprovechaban llenando las bodegas con partidas de cacao propias y de otros vizcaínos dejando mucho menos espacio para el cacao de los cosecheros venezolanos que el que les estaba designado, o el haberse visto privados de comerciar directamente fletando balandras extranjeras como habían podido realizar durante los años que había durado la guerra contra Inglaterra.

Arriaga tampoco había encontrado pruebas de que los holandeses hubiesen fomentado los alborotos ni de que hubieran dado o vendido armas a los amotinados.

Frente a las quejas generalizadas abultadas por los agravios de muchos años que habían ido deteriorando la relación entre la Compañía y la provincia, expuestas en la memoria con la que los apoderados de la provincia intentaron justificar el motín, las investigaciones de Arriaga habían conseguido destacar una serie de problemas concretos, cuya solución, en caso de conseguirse, podría sentar las bases para que poco a poco fueran desapareciendo las tensiones en las relaciones entre Compañía y provincia. Al menos ese era el objetivo de Arriaga y en esa dirección encaminó sus esfuerzos.

Como remedio para uno de los problemas estructurales de la provincia, la pobreza generalizada, hemos visto cómo Arriaga había propuesto a los factores de la Guipuzcoana una subida del precio del cacao. Pues bien, para

⁹⁷⁷ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, 5 de abril de 1750.

intentar paliar otro de ellos, el contrabando, sugería a Ensenada un replanteamiento de la política de corso para las Indias, que una Junta consultiva, creada al efecto, había empezado a estudiar⁹⁷⁸. Le proponía concretamente que se tomaran medidas específicas para la costa venezolana que tuvieran en cuenta las características geográficas de la provincia y que se dotara económicamente de forma estable a los oficiales encargados del corso en esa zona⁹⁷⁹.

Ya se irá viendo cómo ninguna de estas propuestas de Arriaga caería en saco roto, sino que por el contrario, pasarían a estudiarse en una serie de Juntas consultivas, de las que él formó parte tras su regreso a España⁹⁸⁰ y que se crearon específicamente para resolver los problemas ocasionados por la Guipuzcoana, por el comercio ilícito y por la actividad corsaria en el ámbito caribeño. Las resoluciones de dichas Juntas en años sucesivos marcaron las decisiones políticas que se tomaron con respecto a la Guipuzcoana y a la política de corso en Indias.

Arriaga no sólo despachó hacia España los cuatro mercantes cargados de cacao que habían conducido la tropa a Venezuela, navegando en conserva de su escuadra, sino que también ordenó a los comandantes de los navíos *América* y *Constante*, los dos navíos de guerra de la escuadra, apenas cumplida su misión, que regresaran a España con sus tripulaciones⁹⁸¹. La causa no fue otra que ahorrar a la Real Hacienda el enorme gasto que le suponía mantenerlos atracados en los puertos americanos, ya que a las tripulaciones se les pagaba por los días embarcados y su manutención corría por cuenta de la Corona. Arriaga había previsto que los navíos de guerra salieran a final de enero de La Guaira, dirigiéndose primero a Cartagena de Indias para recoger los rezagos del comercio y de la Real Hacienda. Luego debían dirigirse a La Habana, donde se desembarcaría la batería de 18 pulgadas del *Constante* para facilitar su navegación con menos carga. Esos cañones, junto con todos los pertrechos de ambos navíos que no les fueran imprescindibles para el tornaviaje, servirían para armar y habilitar alguno de los

⁹⁷⁸ AGS, SG, leg. 6.799. MIJARES PÉREZ, L.: "Programa político para América...", pp. 82-130.

⁹⁷⁹ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, Caracas, sin fecha: "[...] En cuanto comercio ilícito cuenta V.E. que tanto más necesita aquí remedio, que V.E. ha discurrido único para todas las Indias, que es la abundancia, cuanto se hace más imposible guardar 100 leguas de costa, toda puertos para balandras y canoas con que comercian, y que 20 tenientes que habrá en ella han de comer y no tienen sueldo, y tragarían esto más si el rey se lo asignase."

⁹⁸⁰ MIJARES PÉREZ, L.: "Programa político para América..." pp. 82-130

⁹⁸¹ AGS, SM, leg. 401-2, docs., 513 y 519, cartas de Arriaga-Ensenada, 13 de enero de 1750. Avisándole haber ordenado el regreso a Cádiz de los navíos, cuyo mando entregó a Francisco Cumplido.

navíos que se estaban construyendo en el arsenal de La Habana⁹⁸². En ese puerto se debían embarcar en ellos, además de la plata del tesoro y de tabaco, cuantos frutos hubiera disponibles.

En la instrucción que Arriaga dio al capitán de navío Francisco Cumplido para su gobierno durante el tornaviaje, le recomendaba encarecidamente que, a pesar de la escasez de marinería para formar las tripulaciones americanas, no dejase en Cuba, sede de la escuadra de Barlovento, ningún marinero de los embarcados en los navíos de su mando, que habían sido reclutados en Cartagena de Levante. Su intención escondía un guiño con visión de futuro a la hora de futuras nuevas reclutas de marinería: “que el restituirse tan brevemente a sus casas borre el horror con que conciben este destino en aquel Departamento”⁹⁸³.

Además, al contrario de la gran desertión acaecida entre la tropa del Ejército, entre esa marinería apenas se había producido, hecho que añadía una connotación positiva a su pronto regreso a España. Todo un intencionado gesto político. Arriaga incluso se preocupó de que los marineros llegaran a España con dinero líquido, pudiendo así socorrer a sus familias, para lo cual recomendó a Cumplido que intentara pagarles la mayor parte del dinero que les correspondía por la venta del vino, una vez hubieran salido de La Habana, de modo que se evitase cualquier tentación de gastar la paga y llegar a casa con los bolsillos vacíos⁹⁸⁴.

⁹⁸² Ibídem, doc. 521, Caracas, 13 de enero de 1750. Instrucción dada por Arriaga al capitán de navío Francisco Cumplido para observarla durante su navegación a España.

⁹⁸³ Ibídem y doc., 616, carta de José Montero de Espinosa a Francisco Cagigal de la Vega, a bordo del *Fuerte* en el puerto de la Habana, 27 de noviembre de 1749. En estos años posteriores a la guerra con Inglaterra, la falta de marinería para formar las tripulaciones de la escuadra de Barlovento fue especialmente crítica. De hecho el comandante de la escuadra, José Montero de Espinosa se quejaba en una carta dirigida al gobernador de La Habana, Francisco Cagigal de la Vega, de que por falta de gente a bordo tenía que amarrar en cuatro dos de los navíos de la escuadra: el *Fuerte* y la *Bizarra*, en vez de hacerlo a la gira. (“Amarrar a la gira”: sujetar la embarcación con dos anclas y sus correspondientes cables en cuya forma queda aquella en disposición de girar y presentar la proa al impulso del viento o la corriente. “Amarrar a cuatro”: asegurar el bajel con cuatro amarras, dos por la proa y dos por la popa, en cuya disposición queda sin poder girar. O’SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo...*)

⁹⁸⁴ Ibídem: “A la gente deberá V.S. hacer dar los cuarenta pesos de su vino. Pero si buenamente, como tripulaciones que son nuevas, puede V.S. detenerse hasta después de la salida de La Habana, se seguirán dos conveniencias. Una, afianzar que el que deserte lleve eso de menos, y otra el que todos lleguen a España con su dinero en ser, y en caso de que para el todo encuentre V.S. embarazo en la propuesta suspensión, déles la mitad precisamente fuera de partir de Cartagena o en La Habana, y precisamente la otra mitad fuera de Canal, que así se ha practicado varias veces.”

Los navíos *América* y el *Constante* llegaron a Cádiz el 2 de junio de 1750⁹⁸⁵. Cinco días después entró en puerto la *Minerva*, pero previamente, entre marzo y mayo, lo habían hecho los otros tres mercantes que Arriaga había ido despachando desde Caracas con los pliegos de correspondencia para la Corte, el cacao y el tabaco⁹⁸⁶. De todos ellos el primero que entró en Cádiz lo hizo el 7 de marzo, que fue el que trajo las primeras noticias de Arriaga. Es imaginable la expectación con que fue recibido.

Las cartas que Arriaga había escrito en enero, dando cuenta pormenorizada de lo acontecido desde su llegada y de todas sus actuaciones para conseguir la pacificación de la provincia, causaron gran satisfacción a Fernando VI: "S.M. ha tenido particular satisfacción en que, disipados los primeros obstáculos que se ofrecieron, se haya logrado el fin con tanta quietud..."⁹⁸⁷. El monarca se alegró especialmente por "los medios de suavidad de que se valió V.S. y por el indulto concedido"⁹⁸⁸, y corroboró las promesas hechas por Arriaga a los venezolanos de que actuaría con ellos con benevolencia. Ahora bien, sin duda, lo más significativo de la reacción de Fernando VI fue el que ratificara tácitamente la confianza que inicialmente había depositado en Arriaga:

Ratificando ahora S.M. a V.S. la propia facultad en vista del acierto con que ha sabido usar de ella, y me ha mandado prevenir a V.S. nuevamente, se gobierne en un todo por lo que le dicte su prudencia sin ceñirse a lo expresado en su instrucción, pues hallándose V.S. tan impuesto a la atención de S.M. como califica su propia conducta, tiene la confianza de que sabrá cumplir...⁹⁸⁹

No nos cabe la menor duda de que este mensaje del monarca debió ser el mejor reconocimiento y estímulo para Arriaga, quien había dejado constancia de lo mal que lo estaba pasando en Caracas en las múltiples solicitudes desesperadas de ser relevado que había escrito a su superior.

Como prueba de su buena disposición hacia los venezolanos, el rey, a través de su ministro de Indias, pidió a Arriaga "les haga comprender la propensión a mantenerles el libre tráfico y comercio de sus frutos con la menor

⁹⁸⁵ *Ibidem*, doc., 530, carta del marqués de la Victoria a Ensenada dando cuenta de la entrada en puerto de los navíos.

⁹⁸⁶ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, pp. 139-140

⁹⁸⁷ AGI, Caracas, leg. 418, Ensenada a Arriaga, Madrid, 18 de marzo de 1750.

⁹⁸⁸ AGI, Caracas, leg. 418, Ensenada a Arriaga, Madrid, 18 de marzo de 1750. (Distinta a la anteriormente citada)

⁹⁸⁹ *Ibidem*.

alteración de sus reglas y ordenanzas hasta aquí establecidas”⁹⁹⁰. Por lo menos en lo que se refería al tráfico con Veracruz, los venezolanos podían estar tranquilos, aunque, por el momento, tendrían que seguir viviendo con la incertidumbre sobre el futuro de la Guipuzcoana, ya que ni el monarca ni Ensenada mencionaron el asunto en estas primeras cartas que enviaron a Caracas tras el sometimiento del motín. Lo cual es lógico, pues, como era habitual, antes de tomar una resolución había que formar una Junta de expertos que estudiaran el asunto, y para ello había que pasar a cada uno de los miembros que la formasen copias de toda la documentación disponible.

Con la finalidad de documentar los hechos, Ensenada pidió a Arriaga que investigara en profundidad la actuación de la Guipuzcoana, y de forma muy particular los perjuicios causados por los factores y demás empleados, así como todos aquellos puntos en que habían incumplido su contrato con la Corona, bien en materia de falta de aprovisionamiento de la provincia, o referidos a la venta de productos importados a precios abusivos, o al mantenimiento del precio del cacao, tabaco y otros frutos venezolanos por debajo del que éstos alcanzaban en otros mercados. En definitiva, Ensenada quería pruebas que, sin llegar a ser, por el momento, diligencias judiciales, le permitieran actuar contundentemente contra la Compañía.

Para contribuir a consolidar la quietud alcanzada por Arriaga, Ensenada le instó a aplicar y ejecutar cuantas providencias juzgara oportunas, con la intención de dejar bien claro a la provincia que “no era desatendida de la suma rectitud del rey en todo lo que fuera justicia”⁹⁹¹. Es decir, el ministro no sólo corroboró todas las medidas políticas practicadas por su enviado, y asumió sus sugerencias⁹⁹², sino que le animó a seguir en la línea que su prudencia y sentido común le habían dictado hasta el momento, reconociendo de forma explícita con su apoyo a todo lo practicado por Arriaga que la red mercantil en torno al cacao era mejorable. La responsabilidad de Arriaga en el manejo de la crisis fue total, y Ensenada, como había hecho Fernando VI, se lo reconoció depositando en él nuevamente toda su confianza a través de plenos poderes para proseguir con su mandato hasta que hubiera una resolución definitiva:

⁹⁹⁰ *Ibidem.*

⁹⁹¹ *Ibidem.*

⁹⁹² AGI, Caracas, leg. 418, Ensenada a Arriaga, Madrid, 17 de marzo de 1750. En carta separada Ensenada dio su visto bueno a la sugerencia de Arriaga de hacer regresar a España el grueso de la tropa, dejando sólo 200-300 hombres. También se mostró conforme con que el factor Goizueta no volviese a ocupar su cargo y no regresara a Venezuela.

...V.S. aplicará y ejecutará desde luego todas las providencias que juzgue más oportunas para que vea esa provincia que no es desatendida de la suma rectitud del rey en todo lo que sea justicia, para cuyo efecto le concede S.M. a V.S. y le repite todas las facultades necesarias aunque sea para alterar cédulas y órdenes expedidas por esta vía reservada o por el Consejo de Indias si V.S. lo juzgare preciso, dando cuenta de lo que ejecute y proponiendo al mismo tiempo las órdenes y disposiciones que le parezcan a V.S. más justas, y deban establecerse para que en vista de todo decida el rey lo que fuere de su real agrado⁹⁹³.

En definitiva, mucho reconocimiento pero ni palabra de reemplazarlo, lo cual es comprensible después del éxito de la campaña. Ni Ensenada ni Fernando VI pensaban por el momento en sustituir a Arriaga. Por el contrario, precisamente debido a la eficacia que había demostrado, les interesaba mantenerlo en Caracas.

Consciente del revuelo que en las cortes europeas había causado la noticia del motín, Ensenada se apresuró a escribir a los embajadores en París, La Haya y Londres informándoles de la quietud alcanzada, dejando especialmente claro que no se había tratado de un levantamiento contra la Monarquía⁹⁹⁴. El embajador ante la corte francesa, Francisco Pignatelli, en el acuse de recibo obligado, se apresuró a transmitirle los halagos del ministro Rouillé para con la actuación de Arriaga en tan comprometida situación⁹⁹⁵.

El marqués del Puerto desde La Haya felicitó formalmente a Carvajal por el sometimiento de los rebeldes⁹⁹⁶; aunque una semana antes había informado a Ensenada de que en mercantes holandeses seguían llegando las mismas cantidades de cacao de siempre procedentes de Venezuela y que algunos mercaderes, que habían estado unos días en Caracas, avisaban de que la población se encontraba a la espera de la resolución real sobre la Compañía, con la intención de rebelarse nuevamente en caso de que ésta se mantuviera⁹⁹⁷.

⁹⁹³ *Ibíd.*

⁹⁹⁴ *Ibíd.*, Madrid, 16 de marzo de 1750, Ensenada al marqués del Puerto, embajador en La Haya; Ensenada a Francisco Pignatelli, embajador en París y Ensenada a Ricardo Wall, embajador en Londres.

⁹⁹⁵ *Ibíd.*, Pignatelli a Ensenada, París, 13 de abril de 1750.

⁹⁹⁶ AGS, Estado, leg. 6300, marqués del Puerto a José de Carvajal, La Haya, 16 de abril de 1750.

⁹⁹⁷ *Ibíd.*, marqués del Puerto a Ensenada, La Haya, 9 de abril de 1750.

En realidad esta información coincidía de lleno con lo que Arriaga denunciaba en todas sus cartas. Un informe posterior, enviado a la Secretaría de Indias desde Ámsterdam, confirmó la persistencia del contrabando, especificando que en los primeros cinco meses de 1750 habían entrado en ese puerto holandés diez buques con un cargamento de 22.450 fanegas de cacao, además de tabacos, cueros y maderas de construcción⁹⁹⁸. Como ya hemos mencionado, esta situación cambió algo cuando los guardacostas de la escuadra de Barlovento intensificaron sus patrullas sobre las costas de Tierra Firme, logrando la disminución del número de mercantes holandeses que conseguían burlar a los guardacostas.

Desde Londres el encargado de negocios de la embajada, Ricardo Wall⁹⁹⁹, se congratulaba de que se hubiera podido recuperar tan pronto el control en Caracas y confirmaba haber corrido la voz, como aviso a navegantes, de la pacificación y del envío de refuerzos militares y navales a la región¹⁰⁰⁰.

Sin embargo, este formal intercambio epistolar con el mundo diplomático no contribuyó a sosegar los distintos ámbitos cortesanos. Ante el temor manifestado por el embajador en París, Pignatelli, suscitado por la noticia que corrió por la Corte francesa, de que Holanda pudiera estar organizando el desplazamiento de una escuadra formada por 4 fragatas, reforzada con 2000 hombres de tropa, para sacar provecho del incidente caraqueño, el embajador en La Haya, marqués del Puerto, se apresuró a tranquilizar a Carvajal. Era cierto que, a raíz del envío de la escuadra de Arriaga con tropas de refuerzo, el almirante Shriwer había presentado un plan para fortificar Curaçao, que le había sido denegado por la penosa situación en que se hallaba la Marina holandesa, el escaso número de tropas y la precariedad que padecían en ese

⁹⁹⁸ AGI, Caracas, leg. 929, *Nota del cacao de Caracas conducido a Ámsterdam...*, agosto de 1750, citado en HUSSEY, R. D.: *La compañía...*, p. 141.

⁹⁹⁹ Ricardo Wall y Devreux, (Nantes, 1694-Granada, 1773) pertenecía a una familia de jacobitas irlandeses refugiada en Francia desde la caída de los Estuardos en Inglaterra. Se alistó muy joven en uno de los regimientos de irlandeses que se formaron en Francia. Terminada la Guerra de Sucesión entró en el Ejército español. Participó en la campaña de Sicilia (1718). Acompañó al duque de Liria a Rusia (1727-1730). Participó en las campañas italianas (1734-1735 y 1743-1746). Ascendido a brigadier en 1744 y a mariscal de campo en 1747. Gracias a la recomendación de su amigo el duque de Huéscar, Carvajal lo envió a Londres en 1747-1748 para llevar a cabo negociaciones secretas tendentes a la firma de la paz de Aquisgrán. Permaneció en Londres como ministro plenipotenciario y a partir de 1751 como embajador. En 1752 fue ascendido a teniente general. Nuevamente gracias a la intervención del duque de Huéscar fue nombrado secretario de Estado en mayo de 1754, sucediendo a Carvajal, cuya política de neutralidad continuó. Participó activamente en el derrocamiento de Ensenada en julio de 1754. Se retiró en agosto de 1763. Falleció en Granada en diciembre de 1777. OZANAM, D.: *La diplomacia...*, p. 118.

¹⁰⁰⁰ AGI, Caracas, leg. 419, Ricardo Wall a Ensenada, 15 de abril de 1750.

momento las Provincias Unidas, “que no tenían medios ni para lo más urgente”¹⁰⁰¹. El rumor había surgido al haber salido la flota mercante de Zelanda rumbo a Curaçao escoltada por dos fragatas como ya se había hecho en años anteriores; por lo demás, las fragatas no llevaban a bordo ni tropas de desembarco, de modo que su presencia convoyando la flota mercante era simplemente disuasoria.

También el mundillo comercial se inquietó con los rumores sin confirmación de apresamientos de mercantes ingleses y holandeses en aguas atlánticas por guardacostas españoles. Rumores esparcidos desde Londres por comerciantes y marineros, exagerando notablemente las capturas reales¹⁰⁰².

Ensenada, a pesar de todo este desasosiego, se centró en la solución del problema. Para ello, con la intención de conseguir reconducir la operatividad de la Compañía cuanto antes para consolidar una estrategia de recuperación y conservación de la red comercial del cacao, una vez recibido el resto de la documentación, que había ido llegando desde Caracas en los avisos despachados por Arriaga durante los meses de abril y mayo, empezó a solicitar por escrito la opinión de personajes competentes en asuntos de Indias y del comercio ultramarino. Posteriormente se convocó formalmente, mediante una Real Orden la formación de una Junta consultiva de expertos que emitió los dictámenes finales¹⁰⁰³.

En junio de 1750 Ensenada empezó solicitando su opinión a los siguientes personajes: Francisco de Varas y Valdés, Intendente general de Marina y Presidente de la Casa de la Contratación, el teniente general Rodrigo Torres, consejero de Indias y ennoblecido tras su última campaña caribeña durante la guerra contra Inglaterra con el marquesado de Matallana, el marqués de Uztáriz, miembro de la Junta de Comercio e hijo del famoso economista, el antiguo gobernador de Caracas, Gabriel de Zuloaga, convertido en conde de Torrealta, que acababa de llegar a Cádiz procedente de Indias en el séquito del último virrey de Granada, Sebastián de Eslava¹⁰⁰⁴, en la cumbre de su carrera tras su brillante defensa de Tierra Firme contra los ataques británicos, a quien Ensenada también pidió un detallado informe, José Antonio

¹⁰⁰¹ AGS, Estado, leg. 6300, marqués del Puerto a Carvajal, 5 y 12 de marzo de 1750.

¹⁰⁰² AGS, Estado, leg. 6349.

¹⁰⁰³ AGS, SG, leg. 6.799. Sobre la convocatoria por parte de Ensenada de estas juntas ver MIJARES PÉREZ, L.: “Programa Político para América...” pp. 82, nota 1, y PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes...*, p.242.

¹⁰⁰⁴ AGS, SG, leg. 6.799, doc., 3, carta de Sebastián de Eslava a Ensenada, Puerto de Santa María, 30 de junio de 1750. Breve nota biográfica sobre Sebastián de Eslava en ZUDAIRE HUARTE, E.: *Sebastián de Eslava virrey de Nueva Granada*, Pamplona, 1977.

Álvarez de Abreu y Francisco Cornejo, ambos miembros del Consejo de Indias¹⁰⁰⁵.

Para su investigación sobre la Compañía guipuzcoana Roland D. Hussey estudió en profundidad las respuestas que todos ellos hicieron llegar a Ensenada, resaltando claramente dos puntos de vista opuestos que le llevaron a destacar dos grupos de opinión definidos: “los liberales”, entre los que se contaron Francisco de Varas y Valdés, Francisco Cornejo y Uztáriz, todos ellos partidarios de abolir la Compañía y de actuar benévolamente con los rebeldes, y “los conservadores”, favorables al mantenimiento de la Guipuzcoana y de actuar con rigor ejemplarizante¹⁰⁰⁶.

Sebastián de Eslava, Rodrigo Torres y Gabriel Zuloaga pertenecieron al grupo de los “conservadores”, partidarios de la línea dura. Los tres habían tenido cargos de máxima responsabilidad en Indias, habiendo realizado con éxito las misiones que les fueron encomendadas, conocían de primera mano los problemas sobre los que se les había pedido opinar y discurrir una solución y, lo que fue más decisivo, sus respectivos discursos ideológicos se encontraban en plena sintonía con el lenguaje autoritario y absolutista de Ensenada, por lo que consiguieron ganarse su confianza. El propio Secretario de Estado, José de Carvajal, también miembro del Consejo de Indias y presidente de la Junta de Comercio y Moneda, a quien, ante la gravedad del problema también se le había solicitado su opinión, se puso a la cabeza en la defensa de la solución propiciada por los conservadores¹⁰⁰⁷.

No deja de ser contradictorio con el hecho de que finalmente prevaleciera la opción partidaria de mantener la Compañía que, como apunta J. M. Delgado, Ensenada, al contrario de Carvajal, no fuera partidario de las compañías privilegiadas y paralizara su fomento durante su ministerio¹⁰⁰⁸. No obstante, por lo que respecta a la Guipuzcoana en ese momento, no se trató de una contradicción.

Su proyecto global de reactivación económica para fortalecer al Estado partía del propio poder del Estado, al que siempre vio como motor de todas las iniciativas, utilizando todos los recursos a su alcance, como la propia administración y los que la servían. J. L. Gómez Urdáñez vio las claves del proyecto ensinadista “en su convicción de que los hombres que sirven al

¹⁰⁰⁵ AGS, SG, leg. 6.799, Madrid, 17 de julio de 1750, carta de Ensenada a Francisco Cornejo adjuntándole documentación sobre el asunto caraqueño para que lo estudie. HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp. 148-150. MIJARES PÉREZ, L.: “Programa político...” p. 82.

¹⁰⁰⁶ HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp.150-151.

¹⁰⁰⁷ *Ibidem*.

¹⁰⁰⁸ DELGADO BARRADO, J. M.: “Reformismo económico y compañías privilegiadas para el comercio americano (1700-1756)” en A. GUIMERÁ (ed.), *El reformismo borbónico. Una visión interdisciplinar*, Madrid, 1996, pp. 123-143. (p. 131).

Estado, incluso en labores administrativas, deben ser fuente de beneficio para el Estado”¹⁰⁰⁹, lo que traducido al ámbito del comercio americano significaba que era el Estado a través de sus administradores el que debía mantener la iniciativa y el control directo de dicho comercio. De ahí su oposición a las compañías privilegiadas que se escapaban fácilmente del control del Estado¹⁰¹⁰, como había sido el caso de la Guipuzcoana hasta ese momento. En consecuencia con sus ideas y proyectos y con su pragmatismo, Ensenada decidió conservar la estructura mercantil de la compañía privilegiada ya existente pero debidamente reformada para que, controlada directamente por la administración mediante, siguiera actuando en beneficio del Estado.

La decisión se basó también en el reconocimiento hacia la Compañía por la enorme ayuda prestada durante la guerra contra Inglaterra a la escuadra de Rodrigo Torres, llevándole tropas y pertrechos desde Pasajes a La Habana. Detrás de este reconocimiento está, sin duda, la mano de José de Iturriaga, uno de los capitanes de la Guipuzcoana y directivo de la Compañía desde 1739, autor además de una memoria en defensa de la actividad de la Guipuzcoana¹⁰¹¹. Ensenada había reconocido su mérito por haber apoyado a la escuadra destacada en La Habana entre 1740 y 1748, suministrándole, con graves riesgos, pertrechos, víveres y armas, así como por haber colaborado en la defensa de Cartagena de Indias, La Guaira y Puerto Cabello¹⁰¹², otorgándole el grado de capitán de navío de la Armada¹⁰¹³. Tras este nombramiento Iturriaga se convirtió formalmente en un miembro de la Armada, al que teniendo en cuenta sus méritos y amplia experiencia en aguas de Tierra Firme Ensenada le encargaría comandar la expedición de límites al Orinoco en 1751.

El teniente general Sebastián de Eslava, a quien unía una larga amistad con Ensenada desde que ambos compartieran armas a las órdenes

¹⁰⁰⁹ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 211.

¹⁰¹⁰ DELGADO BARRADO, J. M.: *Fomento portuario y compañías privilegiadas*, Madrid, 1999, pp.50 y 80.

¹⁰¹¹ BPR, II/6470, ITURRIAGA, J. DE.: *Manifiesto que con inconstantes hechos prueba los grandes beneficios que ha producido el establecimiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y califica cuan importante es su conservación al Estado, a la Real Hacienda, al bien público y a los verdaderos intereses de la misma provincia de Caracas.*

¹⁰¹² GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, pp. 235-236. La autora destaca la importante actividad desarrollada por Iturriaga como marino de guerra y al frente de la expedición de límites de 1751, por las que es más conocido que por su actividad como director de la Compañía.

¹⁰¹³ AGS, SM, leg. 21-1, exp., 25.

del conde de Montemar en la reconquista de Orán en 1732¹⁰¹⁴, se había convertido en uno de los más cercanos colaboradores del ministro, presidiendo después de regresar de Indias las Juntas consultivas que éste mandó constituir para tratar asuntos indianos¹⁰¹⁵. En junio de 1750, apenas desembarcado en Cádiz del *América*, en el que había hecho la travesía desde Cartagena de Indias, mientras se recuperaba de una indisposición antes de iniciar viaje a la Corte, donde había sido llamado por Ensenada¹⁰¹⁶, envió al ministro una primera opinión sobre la crisis caraqueña y su propuesta de solución. Consideraba la permanencia de la Compañía en Venezuela decisiva para garantizar “la utilidad de aquella provincia al rey”¹⁰¹⁷, evitando que “la disfrutaran los extranjeros como ha sucedido por el pasado y su ilícito trato y extracción del cacao quedará libre”. En caso de suprimirse, la primera consecuencia negativa para la Corona sería que los registros sueltos que fueran desde España no podrían vender su carga ni encontrarían frutos para el tornaviaje por encontrar la provincia llena de mercancía de contrabando.

El argumento de Eslava coincidía con el que, muy simplificado aquí, era el quid decisivo de la política comercial con Indias, que se regía por el intento de mantener un monopolio para los vasallos españoles centrado en un puerto único, al que, como apuntó G. Walker, a mediados del s. XVIII contradecía la realidad económica¹⁰¹⁸. Por lo tanto, es muy significativo que, entre las personalidades consultadas por Ensenada, aquellos que dieron más importancia a los aspectos económicos de la rebelión defendieron en sus respuestas la liberalización del comercio colonial, entendiendo por liberalización la posibilidad de despachar navíos desde cualquier puerto español, que es como la estudian también sus partidarios españoles a mediados del siglo XVIII¹⁰¹⁹.

Eslava, coincidiendo con Arriaga, no encontró, entre los argumentos esgrimidos por los apoderados de la provincia contra la Compañía, ningún agravio causado por ésta lo suficientemente grave como para inclinar el ánimo de Fernando VI a suprimirla. Su larga experiencia colonial le iba a permitir en un futuro proponer el modo de reconducir la actividad de la Guipuzcoana, y

¹⁰¹⁴ PERALTA RUIZ, V.: “Camaradas políticos y paisanos. Amistad y clientelismo entre el virrey de Nueva Granada Sebastián de Eslava y el marqués de la Ensenada (1741-1754)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, nº 7, (mis en ligne le 9 janvier 2007, référence du 25 février 2007, disponible sur: <http://nuevomundo.revues.org/documento3289.html>). El diario de la expedición a Orán del conde de Montemar en AGS, SG, leg. 482.

¹⁰¹⁵ MIJARES PÉREZ, L.: *Programa político...*, p.82.

¹⁰¹⁶ AGS, SG, leg. 6799, exp.1, doc., 2, Ensenada a Eslava, Madrid 23 de junio de 1750.

¹⁰¹⁷ *Ibidem*, exp. 1, doc. 3. Eslava a Ensenada, Puerto de Santa María, 30 de junio de 1750.

¹⁰¹⁸ WALKER, G.: *Política...*, pp. 32-36.

¹⁰¹⁹ HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp. 152-155. GARCÍA BAQUERO, A.: *Cádiz...*, pp. 82-86.

establecer mecanismos de control que permitieran hacerla provechosa a la Corona.

Esto es lo que, lleno de confianza en sí mismo, anticipó a Ensenada¹⁰²⁰, quien, como hemos visto, ya tenía formada su opinión sobre el futuro de la compañía privilegiada, que sin duda en gran parte se sustentaba, no sólo en su convicción de que las compañías privilegiadas eran una cesión del poder de la Monarquía que contribuía a debilitar al Estado, sino también en las conclusiones del resumen que le había enviado, en septiembre de 1749, el secretario del Consejo de Indias sobre todas las diligencias practicadas por este organismo con respecto a las quejas de los venezolanos contra la Guipuzcoana¹⁰²¹, las cuales dejaban en evidencia las arbitrariedades practicadas por la Compañía.

Durante los meses de junio y julio, en el último aviso despachado por Arriaga, habían llegado las últimas noticias remitidas desde La Guaira, que Ensenada a su vez había enviado a Eslava para que las tuviera en cuenta a la hora de redactar su dictamen. Mientras esperaba a que Eslava pudiera trasladarse e instalarse en Madrid, Ensenada fue recibiendo los dictámenes que había solicitado a los otros expertos, y en agosto, apremiado por tomar las decisiones pertinentes para solucionar la crisis caraqueña, urgió a Eslava a que le remitiera el suyo, "porque importa no dilatar la resolución que S.M. haya de tomar"¹⁰²². Al día siguiente lo tenía en sus manos¹⁰²³.

9.4 La solución de la Junta consultiva.

Eslava se ratificaba en lo expuesto en su carta escrita en junio, recién desembarcado en Cádiz, advirtiendo nuevamente cuán importante era conservar la Compañía, aunque controlada, para evitar que los holandeses se hicieran nuevamente con el comercio del cacao. De las últimas cartas de Arriaga que Ensenada le había remitido, deducía que la seguridad de la provincia era tremendamente inestable, coincidiendo con lo apuntado por Arriaga en todas sus cartas: que la pacificación se basaba únicamente en la esperanza de que el rey suprimiera la Guipuzcoana y autorizara a los venezolanos a comerciar libremente.

¹⁰²⁰ AGS, SG, leg. 6799, doc. 3.

¹⁰²¹ Copias de las denuncias enviadas al Consejo de Indias de la ciudad de Caracas, así como de la Guipuzcoana, y de las resoluciones adoptadas por esta institución en AGI, Caracas, leg. 418.

¹⁰²² AGS, SG, leg. 6799, Ensenada a Eslava, Buen Retiro, 18 de agosto de 1750.

¹⁰²³ *Ibidem*, Eslava a Ensenada, Madrid, 19 de agosto de 1750.

Para él la causa de que persistiera tanta inquietud en Caracas radicaba en la excesiva suavidad con que Arriaga había acometido el sometimiento del motín, no “corrigiendo la altiva arrogancia” con que sus pobladores se seguían manifestando. Por ello veía “forzoso que, evacuadas las quejas, se asegure firmemente aquella provincia”, para lo que, “servía más el ruido de un cañón disparado al aire y el castigo de algunos delincuentes que cuántas prudentes persuasiones soliciten los gobernadores”¹⁰²⁴.

No obstante, antes de tomar una determinación se mostró partidario de estudiar el memorial de quejas de los caraqueños, de escuchar los descargos de los directores de la Compañía e incluso los informes de algunos funcionarios “desinteresados y fidedignos”. Para que en un futuro se tramitaran con celeridad las quejas y recursos que fueran surgiendo, evitando que se enquistaran como había sucedido hasta entonces, proponía a Ensenada trasladar la dirección de la Compañía a Madrid y “tomar providencias” con respecto a la Guipuzcoana para garantizar el suministro regular de géneros a la provincia y de cacao a la metrópoli.

En adelante el precio del cacao debería establecerse anualmente en una junta formada por el gobernador, un regidor y el factor, basándose en la cantidad y calidad de la cosecha. Teniendo en cuenta que en todos los informes de los últimos gobernadores, aparecían los isleños como los “más perniciosos en la provincia”, tanto por su inclinación al robo como al comercio ilícito, propuso castigarlos quitándoles el navío de permiso anual o prohibiéndoles llevar a sus familias para establecerse en la provincia.

Ensenada debió asumir las propuestas, aunque como habían quedado algunos aspectos sin mencionar, antes de ordenar su ejecución se le presentaron varios interrogantes que enumeró en una lista¹⁰²⁵ que posteriormente comentó verbalmente con Eslava¹⁰²⁶, pidiéndole consejo sobre si había que avisar a Arriaga de la resolución o no; qué tropa había que enviar y en qué embarcaciones; qué había que hacer con León y con los apoderados de la ciudad que se hallaban en la Corte; y, claro, le pidió también que recomendara al sustituto más idóneo para Arriaga.

En su extensa respuesta al ministro¹⁰²⁷, Eslava no sólo le aclaró las dudas sino que le propuso un duro correctivo para la ciudad y la Compañía y la adopción de medidas defensivas contra el contrabando. Eslava elaboró sus propuestas a partir de las observaciones y experiencias que Arriaga había ido

¹⁰²⁴ *Ibidem*.

¹⁰²⁵ AGS, SG, leg. 6799, doc. 7, listado sin fecha.

¹⁰²⁶ *Ibidem*, doc. 9 Eslava a Ensenada, Madrid, 15 de octubre de 1750: “En consecuencia de lo que V.E. me tiene comunicado verbalmente y por escrito digo que hallo preciso que...”

¹⁰²⁷ *Ibidem*, doc. 9, Eslava a Ensenada, Madrid, 15 de octubre de 1750.

narrando en su correspondencia desde Caracas. Por lo que respecta a las dudas planteadas por Ensenada, una vez más muy preocupado por mantener en secreto la decisión que se adoptara, Eslava se mostró partidario de informar de la decisión de mantener la Compañía, no sólo a Arriaga sino también al obispo de la sede, para que ambos pudieran dar las providencias pertinentes que facilitarían su ejecución al nuevo gobernador que fuera a sustituir a Arriaga.

En su línea autoritaria recomendó varias medidas correctivas, a modo de aviso para navegantes, tanto para los representantes de la ciudad de Caracas como para los directivos de la Compañía. En este sentido, el conde de San Javier, su primo Francisco Ponte y Lorenzo Hermoso, apoderados caraqueños que se hallaban en la Corte, sus respectivas casas y papeles deberían ser puestos bajo vigilancia en cuanto zarpara hacia Caracas el nuevo gobernador, para evitar que escaparan y poderles encausar en Madrid. Juan Francisco León debería ser apresado y su yerno, Miguel de Fuentes, continuar preso. Todos los que se habían significado de alguna manera durante el motín deberían ser castigados aunque respetando los indultos concedidos por Arriaga.

Las residencias caraqueñas del gobernador, obispo y factor principal de la Compañía deberían ser trasladadas en adelante a la ciudad de Valencia, hecho que inevitablemente arrastraría “la mayor y más lúcida parte de la gente de la república sin que la que quedase pudiera causar el menor recelo”, evitando tenerse que construir una ciudadela armada con artillería pesada y con su correspondiente guarnición de 200 hombres que dominase la ciudad de Caracas, única estrategia posible para reprimir un nuevo motín.

Teniendo en cuenta las observaciones que había hecho Arriaga con respecto al puerto de La Guaira, Eslava propuso que en adelante se utilizase Puerto Cabello como apostadero de la Armada y puerto mercante, ya que por ser más cerrado que el de La Guaira ofrecía más resguardo a los navíos por mar y era más fácil de defender por tierra, además de hallarse más cercano de las principales haciendas productoras de cacao. Las ventajas estratégicas y económicas del traslado de puerto parecían evidentes, incluso para la Marina, pues mientras los navíos permanecieran atracados podrían mantenerse las tripulaciones bien resguardadas en tierra con media paga, como prescribían las Ordenanzas de Marina, contribuyendo a un gran ahorro, y los navíos podrían entrar y salir del puerto, incluso cargar o descargar, sin depender de las inclemencias del tiempo. Igualmente recomendó que se fletasen navíos mercantes para trasladar la tropa con la intención de mantener el secreto y evitar que la polilla del cacao dañara los buques de guerra de la Armada, añadiendo que para contener la desertión de la tropa debía pagarse la paga completa, sin descuentos, desde el momento de su desembarco.

Ensenada asumió toda esta batería de medidas concretas para solucionar la crisis caraqueña que con tanta diligencia le había presentado Eslava, confirmando la confianza que había depositado en las dotes resolutivas del que, a partir de su llegada a la Corte, se convirtió en su hombre de confianza para asuntos americanos, presidiendo cuantas juntas formales o informales mandó convocar.

La decisión de mantener la actividad de la Compañía había sido notificada a principios de octubre a sus directores en San Sebastián, los cuales, que se temieron lo peor, escribieron a vuelta de correo una carta de agradecimiento a Ensenada, a quien identificaron como su “salvador del naufragio” en el que se vieron inmersos, utilizando una terminología excesiva¹⁰²⁸.

A Julián de Arriaga también se le comunicó la resolución real ese mismo mes¹⁰²⁹, aunque se le pidió que la mantuviera en secreto hasta la llegada de su sucesor, quien iba con la misión de aplicar las duras medidas aprobadas. Finalmente, en marzo de 1751 se promulgaron varias reales órdenes para ejecutar la resolución definitiva¹⁰³⁰, se nombró al mariscal de campo Felipe Ricardos, gobernador de Málaga, nuevo gobernador de la provincia de Caracas, ascendiéndole a teniente general, y a Arriaga se le ordenó entregarle el mando en cuanto llegara a Caracas y regresar a España¹⁰³¹.

9.5 Regreso a España con todos los honores.

En la resolución real, que contemplaba fielmente todos puntos de las recomendaciones hechas por Eslava, también constaba explícitamente que debía escribirse a Arriaga para que:

...vuelva a España a continuar su mérito en la Marina, manifestándole la satisfacción con que está el rey, del celo y acierto con que ha obrado, y que para mayor prueba le ha concedido la llave de Gentilhombre de entrada¹⁰³².

¹⁰²⁸ AGI, Caracas, leg. 929, carta de los directores a Ensenada, 12 de octubre de 1750. HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p.157.

¹⁰²⁹ HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p. 156.

¹⁰³⁰ AHN, Estado, leg. 2958, Resolución del rey sobre la Compañía de Caracas.

¹⁰³¹ AGI, Caracas, leg. 57. Real Orden, Buen Retiro, 6 de marzo de 1751.

¹⁰³² AHN, Estado, leg. 2958.

Arriaga quien, una vez cumplida su misión de pacificador, con tanta vehemencia había suplicado ser relevado, vio al fin cumplido su deseo cuando el nuevo gobernador llegó a La Guaira el 21 mayo de 1751 y le entregó las órdenes de relevo del mando. No obstante, antes de pensar en su regreso colaboró estrechamente con Ricardos en las primeras actuaciones de éste como gobernador¹⁰³³. En las instrucciones dadas a Ricardos para el cumplimiento de su misión se le ordenaba capturar a León y a sus más estrechos colaboradores y enviarlos a España. El resto de los organizadores del motín serían arrestados y enjuiciados en Caracas, aunque las penas que se les impusieran deberían respetar el indulto concedido por Arriaga, es decir, no se condenaría a nadie a muerte.

Ricardos debería convocar un cabildo extraordinario para anunciar oficialmente la resolución real sobre la permanencia de la Compañía, aunque en los términos en que había sido creada en 1728, sin ninguna de las concesiones posteriores. En ella también se garantizó, una vez más, a los venezolanos el derecho a comerciar con Veracruz utilizando navíos de pabellón español. Esta concesión, unida a la de la creación de una junta, formada por el gobernador, un regidor y el factor principal, que fijaría anualmente el precio del cacao en función de las cosechas, sin duda contribuyó enormemente a la aceptación de la resolución real por parte de gran parte de la población. Además el gobernador debía vigilar y evitar nuevos abusos y atropellos de los empleados de la Compañía.

Ricardos, que había hecho un viaje pésimo aquejado de lumbago, necesitó unas semanas para recuperarse¹⁰³⁴, tiempo que aprovecharon los seguidores de León para propagar por la provincia la noticia de su llegada con tropas de refuerzo y organizar un nuevo motín si se restituía la Compañía¹⁰³⁵, como había vaticinado Arriaga. El cabildo se convocó finalmente el 24 de junio y la resolución real fue aceptada por el grueso de la población. El propio Arriaga al día siguiente informó tranquilizando momentáneamente a Ensenada¹⁰³⁶. Sin embargo ya antes de su partida empezaron en Maracay los primeros incidentes, que anunciaban el presagiado segundo motín, que ya le tocó a Ricardos someter, empleando las tropas contundentemente contra los amotinados. Hasta los primeros meses de 1752, consumada la rendición de León y la detención de sus hijos y últimos seguidores, la provincia no quedó completamente pacificada.

¹⁰³³ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, p.109-110.

¹⁰³⁴ *Ibidem*, p. 109.

¹⁰³⁵ *Ibidem*, pp.111-113

¹⁰³⁶ AGI, Caracas, leg. 57, Arriaga a Ensenada, Caracas, 25 de junio de 1750.

Arriaga, excepcionalmente, no tuvo que someterse al juicio de residencia obligado a todos los funcionarios en Indias. Cuando el ayuntamiento de Caracas, como era su obligación, le pidió la patente del nombramiento para justificar el derecho de residencia, Arriaga se negó a entregarla por no constar dicha obligación en sus instrucciones de mando y por hallarse de forma interina en el cargo de gobernador. No obstante, para cumplir la legalidad vigente, solicitó a Ensenada le exonerara formalmente de dicha obligación, sobre todo para evitar “el embarazo que se le puede ofrecer a su regreso”¹⁰³⁷.

El traspaso de poderes en una situación tan delicada llevó algún tiempo, de modo que Arriaga no pudo embarcarse de regreso a España hasta finales de julio¹⁰³⁸, realizando paradójicamente la que sería su última navegación en el *San Fernando*¹⁰³⁹, uno de los cuatro mercantes que habían sido fletados en Cádiz para transportar la tropa de refuerzo que acompañó a Ricardos. El *San Fernando* hizo el viaje de regreso a Cádiz cargado de cacao, llevando además una carga especial: los seis principales ciudadanos caraqueños que habían apoyado a León y que, como prescribía la resolución real, debían ser juzgados en España para escarmiento general¹⁰⁴⁰. Arriaga confirmó personalmente a Ensenada su llegada a Cádiz el 6 de octubre, donde le estaba esperando una orden del ministro para presentarse en la Corte¹⁰⁴¹, a la que llegó una semana después.

Dada la manifiesta satisfacción del monarca y del ministro con su buen hacer como pacificador del motín, es de suponer que fue recibido con todos los honores, que a las pocas semanas culminaron con el nombramiento de Gentilhombre de Cámara de entrada¹⁰⁴², así como con la concesión del cargo de Intendente general de Marina y Presidente de la Casa de la Contratación¹⁰⁴³, sucediendo al anciano Francisco de Varas y Valdés, que

¹⁰³⁷ AGI, Caracas, leg. 57, Arriaga a Ensenada, Caracas, 7 de marzo de 1750.

¹⁰³⁸ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, p. 110, nota 38.

¹⁰³⁹ AMN, ms., 2094, fol. 24.

¹⁰⁴⁰ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, p. 113.

¹⁰⁴¹ AGI, Caracas, leg. 57, Arriaga a Ensenada, 6 de marzo de 51.

¹⁰⁴² APR, Personal, Caja 9005/7, San Lorenzo, 5 de noviembre de 1751, Ensenada al marqués de Campo Villar: “Atendiendo el rey al distinguido mérito de D. Julián de Arriaga, jefe de escuadra de su Real Armada y al particular que ha hecho desempeñando la real confianza en los empleos de gobernador y capitán general de la provincia de Venezuela y ciudad de Santiago de León de Caracas, se ha dignado S.M por señal de gratitud concederle la llave de Gentilhombre de Cámara de entrada y lo aviso a V.S. de orden de S.M a fin de que disponga se expida el correspondiente decreto.”

¹⁰⁴³ AGMAB, leg. 620/86 y leg. 3095, R.O. del nombramiento de Intendente y Presidente de la Casa de la Contratación del 9 de noviembre de 1751. AMN., ms., 2094, Cédula del Título de Intendente.

había solicitado su relevo¹⁰⁴⁴. Este nombramiento al frente de dos de las instituciones decisivas para el control del tráfico naval a Indias y del comercio colonial, supuso el broche de oro para el final de la carrera de marino de guerra de Arriaga, y al mismo tiempo un trampolín para el inicio de su carrera política en la alta administración del Estado.

En efecto, Arriaga, a sus 51 años, cambió las zozobras de la mar por las de la política, ya que tras su regreso a España Ensenada no le dio la opción de incorporarse en Cádiz a sus nuevos cargos, sino que lo retuvo en Madrid como miembro de algunas de las Junta consultivas constituidas en aquellos momentos, y sobre todo de la presidida por Eslava para asuntos indianos. Lo que no deja de ser un reconocimiento de la importancia que otorgaba a sus valoraciones y consejos. Así pues, Arriaga dejó el mando y la responsabilidad de arriesgadas campañas marítimas, para convertirse en asesor de política naval e indiana de Ensenada. El ministro, fiel a su convencimiento de que una de las vías para fortalecer al Estado era el trabajo de sus funcionarios cualificados y competentes, quiso proyectar la larga experiencia de Arriaga como oficial de la Armada y, especialmente, la que había ido acumulando durante sus años de servicio en Indias, en los aspectos de su proyecto personal enfocados a engrandecer la Marina y reforzar el poder de la Monarquía en Indias.

Arriaga, postergando la toma de posesión de sus nuevos cargos, se quedó en la Corte poniéndose enseguida manos a la obra en la elaboración de soluciones para los asuntos indianos más relevantes, como la crisis caraqueña, las usurpaciones de territorios americanos por parte de ingleses y franceses, el nuevo asiento de negros o la regulación del corso en el Caribe.

La dinámica de trabajo de la Junta para asuntos indianos era similar a la que seguían otras juntas constituidas para solucionar otros problemas en curso. En primer lugar, se analizaron los documentos llegados de Venezuela, en concreto las cartas del propio Arriaga y luego las de su sucesor Ricardos en las que ambos informaron detalladamente de la evolución que fueron tomando los acontecimientos y de las decisiones que habían ido adoptando, así como de las consecuencias por la puesta en marcha de las medidas adoptadas en Madrid. Antes de emitir un dictamen proponiendo soluciones concretas los

¹⁰⁴⁴ AGI, Contratación, leg. 5102, minuta de Francisco de Varas a Gutierre de Hevia, comandante de la escuadra de La Habana, s.f. pero de noviembre de 1752: "Con la de V.S. de 22 de octubre pasado (..), y le participo haber hecho dimisión de estos empleos de intendente y presidente de la Casa, habiendo condescendido a ello la Real Piedad, que me ha atendido con los honores de teniente general y el sueldo de 12.000 escudos que gozo, hasta que venga a sucederme el jefe de escuadra D. Julián de Arriaga que se halla en la Corte próximo a salir de ella para esta ciudad".

miembros de la Junta solicitaban al Consejo de Indias copias de los antecedentes de los asuntos que trataban, si los había, para poder sustentar en ellos los argumentos que aportaran. Sin embargo, en esta ocasión no hizo falta pues Ensenada tenía en sus manos toda la documentación que recogía los antecedentes del litigio presentados ante el Consejo de Indias tanto por parte de la Compañía como por la del Cabildo de Caracas y naturalmente había entregado copias a los asesores nombrados.

Eslava tuvo en cuenta las resoluciones adoptadas por el Consejo de Indias a lo largo de los años cuando emitió su primer dictamen recomendando la restitución de la Compañía y avalando el regreso de Arriaga una vez que hubiera llegado su sustituto a Caracas. Cuando sus recomendaciones para consolidar el sometimiento de la rebelión caraqueña fueron aprobadas por el rey y se enviaron a Arriaga las correspondientes órdenes para ponerlas en práctica, en octubre de 1750, la actividad de la Junta entró en un necesario compás de espera en lo que concernía al asunto caraqueño, para dar tiempo a poner en práctica las resoluciones y poder analizar los primeros resultados en base a los informes que trajera el propio Arriaga, una vez que éste hubiera regresado a la Corte.

CAPITULO10 ARRIAGA EN LA JUNTA CONSULTIVA PARA POLÍTICA INDIANA, 1751-1752.

10.1 La solución de Arriaga para la crisis caraqueña.

La incorporación de Arriaga a la junta, casi año y medio después de haber sido constituida, supuso el impulso final para solucionar definitivamente el motín caraqueño, máxime cuando, como él mismo había vaticinado, la llegada de Ricardos, con tropas de refuerzo y con la resolución real del restablecimiento de la Compañía, habían terminado con la tranquilidad que él había conseguido, al promover Juan Francisco León una segunda rebelión contra la Guipuzcoana en el interior de la provincia¹⁰⁴⁵, que volvió a disparar las alarmas en la Corte cuando llegó la noticia.

Así pues, Ensenada, reconociéndole tácitamente su reciente y exitosa experiencia en el sometimiento de la primera rebelión a la que se enfrentó la Monarquía desde el cambio dinástico, le pidió un completo y actualizado informe de la situación caraqueña, que Arriaga se apresuró a presentar al ministro¹⁰⁴⁶. En su informe Arriaga no dudó en criticar algunas de las medidas que se habían adoptado siguiendo el criterio del primer dictamen redactado por Eslava, como el apresamiento de algunos nobles acusados de instigar la segunda revuelta o el cambio de la ciudad de Caracas por la de Valencia como sede de la capital de la provincia, porque, según él, tales acciones eran represalias que sólo contribuirían a aumentar el encono de la población hacia la Compañía:

...interiormente avivada (la llaga) en algunas de las resoluciones tomadas, (pues en la prisión hecha allá y aquí de varios caballeros se hiere a toda la nobleza, y en la ideada mutación de capital a la ciudad de más sustancia y más poblada de la provincia) es de temer que en faltando la tropa rebose el odio aún con más fuerza porque su ciega pasión apellidará estos rigores sólo triunfo de los vizcaínos¹⁰⁴⁷.

¹⁰⁴⁵ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 111-130. El autor describe pormenorizadamente la segunda revuelta, que culmina con el apresamiento de León.

¹⁰⁴⁶ AGI, Caracas, leg. 421, Arriaga a Ensenada, Madrid, 7 de diciembre de 1751.

¹⁰⁴⁷ *Ibidem*.

Tampoco le pareció acertada la medida prevista de duplicar la alcabala en Indias como solución para poder pagar a la tropa encargada de sostener la Compañía, en primer lugar, porque ni aun así los ingresos alcanzarían para las soldadas, por no hablar del “mal sonido para el resto de las Américas que la sujeción de una provincia pida tales esfuerzos”¹⁰⁴⁸.

No dudaba sobre la conveniencia de restablecer la Compañía, aunque debía hacerse sometiéndola al control de la Administración y no sostenida con el Ejército. La única forma de recobrar y consolidar el orden y mantener la provincia pacificada era llegar a un consenso con la población sobre la forma en que debía actuar la Compañía en el futuro. Sólo sobre la base de un acuerdo tácito entre población y Compañía se evitarían nuevos conflictos y, en consecuencia, la sangría económica que supondría para la Real Hacienda el envío permanente de tropa.

Para ello consideró “precisísimo adoptar algunos medios suaves con parte de aquellas gentes, al propio tiempo que se use de rigor con los más perjudiciales”. Es decir, había que castigar severamente a aquellos que habían promovido y participado en la rebelión, especialmente a los reincidentes después de la llegada de Ricardos, pero no imponer un castigo general, ya que el simple hecho de no simpatizar con la Compañía no constituía delito, y mantener bajo sospecha a toda la población sólo contribuía a perpetuar la inestabilidad que en esos momentos persistía en la provincia: “y tener toda una provincia en este sobresalto es arriesgadísimo y en tal zozobra la considero”¹⁰⁴⁹.

Arriaga se mostró partidario de castigar con todo el rigor de la ley, “sin exceptuar la pena capital”, a todos a los que se pudiera demostrar haber cometido el delito de rebelión tras la llegada de Ricardos, respetándose en todo momento los indultos que él había concedido. Por lo cual recomendaba apresar a Juan Francisco León y a sus hijos y traerlos a España, donde deberían ser juzgados y cumplir sus penas.

Por el contrario, le parecía muy injusto mantener en prisión al conde de San Javier, a Francisco de Ponte y a algunos otros caballeros simplemente por haber manifestado públicamente su oposición a la Compañía, sin que hasta el momento se les pudiera haber abierto causa por su participación en el motín. Consideraba, que dados los estrechos lazos que existían entre todas las familias nobles de Caracas, con esta medida se las ofendía injustificadamente en su conjunto, máxime cuando todas las pruebas habían evidenciado que la nobleza, no sólo no había apoyado ni participado en el motín, sino que por el

¹⁰⁴⁸ *Ibidem.*

¹⁰⁴⁹ *Ibidem.*

contrario en algunos casos se habían puesto al servicio de Castellanos. En efecto, Arriaga, después de las investigaciones que había practicado durante su estancia caraqueña, se había convencido de que la nobleza no había participado directamente en el motín, y así lo había comunicado a Ensenada¹⁰⁵⁰, y como desde entonces seguían sin aparecer pruebas fehacientes que implicaran a ninguno de sus miembros, no dudó en defender enérgicamente en su informe que se reparara la injusticia cometida.

En su argumento recordaba al ministro que el conde de San Javier y Alejandro Blanco de Uribe, como miembros destacados de la nobleza caraqueña, habían encabezado, en 1745, ante el gobernador Gabriel de Zuloaga, las protestas de los cosecheros por los abusos que la Guipuzcoana cometía con el tráfico de cacao a Veracruz. Al no poder conseguir Zuloaga que ambas partes llegaran a un acuerdo, decidió enviar a la Corte al conde de San Javier y Francisco de Ponte, para que defendieran su causa ante el monarca, calmándose con esta medida momentáneamente las protestas de este estamento. Prueba suficiente para Arriaga de que no tramaron ningún tipo de sublevación ni contra la Compañía, ni mucho menos contra la Corona.

San Javier y Ponte habían permanecido desde entonces en la Corte, intentando ser oídos, lo que propició que León, cuando se amotinó, les enviara pliegos para recabar su apoyo, hecho que había suscitado las sospechas de una indirecta participación en el motín que desde entonces los envolvían, a pesar de que hasta la fecha nadie había presentado la más mínima prueba.

Las miras de Arriaga en esta cuestión en realidad iban más allá de la reparación de una injusticia cometida en las personas de un grupo de nobles criollos. En su informe estaba defendiendo abiertamente como imprescindible para la conservación del imperio indiano la alianza entre los estamentos dirigentes americanos y la Monarquía:

Y porque no hay provincia en la América que únicamente la fuerza de las tropas la haya de mantener sujeta, (...) expongo como preciso el manejar algún partido para que la Compañía permanezca como el rey ha resuelto¹⁰⁵¹.

El principio del pacto entre poderosos, como sustento para ejercer el poder, era precisamente el que había guiado a Arriaga durante su estancia en Caracas, cuando había intentado mediar entre la Compañía y los apoderados de la ciudad para que llegaran a un acuerdo que permitiera restablecer la

¹⁰⁵⁰ AGI, Caracas, leg. 419, Arriaga a Ensenada, 5 de abril de 1750: "en la gente principal no descubro indicios de que se mezcle en él".

¹⁰⁵¹ AGI, Caracas, leg. 421, Informe de Arriaga a Ensenada, Madrid, 7 de diciembre de 1751.

actividad mercantil de la Guipuzcoana sin que los venezolanos se sintieran agraviados. Ahora, una vez más, volvió a insistir en este punto, oponiéndose contundentemente a la opinión autoritaria y militarista de Eslava.

La resolución real de restablecimiento de la Compañía contenía algunas concesiones a los venezolanos, así como la aprobación de algunas de sus reivindicaciones, como el aumento del precio del cacao, la garantía de mantener como volumen de carga de cacao de los cosecheros una sexta parte de la bodega de los mercantes que fueran a Veracruz, o el establecimiento de una junta formada por el gobernador, regidor y factor, encargada de fijar el precio del cacao en función de las cosechas. En la misma resolución se recomendaba a Ricardos que utilizara estas concesiones como instrumentos durante las negociaciones para conseguir el consenso, al que se daba prioridad absoluta. Con la intención de agilizar la solución del conflicto, Arriaga sugirió que se enviaran a Ricardos cuanto antes las órdenes correspondientes para poner en marcha todo lo acordado en la resolución, dejándole libertad para modificar o incluso añadir sobre la marcha los puntos que por su posición de negociador viera necesarios, para conseguir:

...que la Compañía pueda subsistir sin recelo de nuevos alborotos, retirando de la provincia una parte o la mayor de la tropa que allí se ha enviado. Pues en debiéndose únicamente al temor de ésta la permanencia de la Compañía, es de pesar sobre el dispendio de dinero, la saca de gente de España y las consecuencias en tiempo de una guerra¹⁰⁵².

Mientras esto escribía Arriaga, a la Corte habían seguido llegando noticias de Ricardos sobre el desarrollo de los acontecimientos en Venezuela. El nuevo gobernador, empleando contundentemente las tropas contra los amotinados, había conseguido deshacer el segundo intento de rebelión contra la Compañía¹⁰⁵³. A pesar de que León había podido huir, la provincia se hallaba pacificada. Si cumplía estrictamente sus instrucciones debía arrestar a cuantos habían participado de algún modo en los desórdenes, para lo que no había cárceles suficientes, por lo que solicitaba permiso para mantener detenidos sólo a los cabecillas, amnistiando al resto de participantes¹⁰⁵⁴.

¹⁰⁵² *Ibidem*.

¹⁰⁵³ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 111-130. HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, pp. 159-160.

¹⁰⁵⁴ AGI, Caracas, leg. 421, Caracas, 14 de noviembre de 1751, Ricardos a Ensenada. Citada en HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p. 161.

Esta carta fue pasada para que diera su opinión a Arriaga, el cual, coherente con su actitud conciliadora y con la política que él mismo había practicado y recomendado en su informe, escribió al margen su conformidad con la amnistía. También dio cuenta Ricardos en otra misiva¹⁰⁵⁵ de haber convocado un cabildo con la intención de tratar la permanencia de la Compañía. El cabildo, formado por los vecinos principales, entre los que se encontraban muchos cosecheros, le había solicitado que los venezolanos pudieran convertirse en accionistas de la Compañía. Era evidente que, en las medidas adoptadas por la Corona para evitar nuevos excesos de la Compañía, los venezolanos vieron un cambio de actitud favorable hacia ellos y, ante la irrefutable decisión de restablecer la actividad de la Guipuzcoana, se avinieron a pactar.

Todas las sugerencias que Arriaga había presentado en su informe fueron finalmente adoptadas como la solución más idónea para garantizar la continuidad de la Compañía y su aceptación por parte de la población¹⁰⁵⁶. En una real orden redactada por Arriaga se ordenó a Ricardos¹⁰⁵⁷ promover la pretensión que había presentado el cabildo como:

... el único medio que puede más constantemente asegurar la permanencia de la Compañía con quietud de la provincia, (...) que no parezca condescendencia fácil, pero en inteligencia reservada de que el rey lo abrazará.

La actuación de Ricardos en el sometimiento del segundo motín fue aprobada, como también los severos castigos que había impuesto a los rebeldes que habían participado en él. No obstante, Arriaga insistió muy especialmente en que se respetara el indulto que él había concedido en nombre del rey a León y a los que con él habían tomado las armas en abril de 1749¹⁰⁵⁸, indulto que en ningún caso había concedido de forma extensiva a otros posibles futuros rebeldes, por lo que dejaba la puerta abierta a condenar tanto a los responsables del segundo motín, como “si se descubre algún sujeto distinguido que se justificase haber auxiliado aquel (primer) alboroto”, siempre y cuando también hubiera apoyado el segundo motín, ya que en caso contrario

¹⁰⁵⁵ AGI, Caracas, leg. 420, Caracas, 11 de septiembre de 1750, Ricardos a Ensenada.

¹⁰⁵⁶ HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p. 161.

¹⁰⁵⁷ AGI, Caracas, leg. 421, borrador autógrafa de Arriaga, (sin fecha). Real Orden de 18 de enero de 1752.

¹⁰⁵⁸ *Ibidem*: “pues queriendo S.M. se castiguen severamente los cómplices en los últimos alborotos, es su ánimo se guarde el perdón concedido por Arriaga...”

debería bastar con “intimidar sin todo rigor”¹⁰⁵⁹. Para no deteriorar la confianza en las instituciones de la Monarquía, Arriaga insistió en la necesidad de mantener la palabra dada y confirmar las actuaciones que se habían ejecutado en nombre del rey durante su estancia en Caracas.

El apresamiento de León y sus hijos, así como su conducción a España, donde deberían ser juzgados y cumplir sus penas, fue asunto prioritario en la Corte por sus repercusiones ejemplarizantes, y así se le ordenó a Ricardos: “es el punto más necesario”¹⁰⁶⁰. Mientras esto se llevaba a cabo, Ricardos había ordenado confiscar sus tierras y arruinar los sembrados y las chozas del valle del Guapo, uno de los que había descubierto, roturado y plantado León¹⁰⁶¹, medida que también se le aprobó. Arriaga además recomendó que los tenientes encargados de vigilar los valles próximos de Panaquire y Caucagua visitaran de cuando en cuando el Guapo para evitar nuevos establecimientos. Con este fin también se le envió una orden para el Juez de Tierras en la que se le mandaba no volver a conceder ninguna licencia para asentamientos en dicho valle.

Se prohibió a Ricardos permitir que aumentaran las plantaciones en el valle de Panaquire y, ante la sospecha de ilegalidad de muchas de ellas, se le pidió que procediera a revisar el modo y las circunstancias en que se habían concedido los permisos de fundación, para poder destruir todas las plantaciones ilegales en un futuro. Estas medidas no sólo eran represalias contra los isleños, trataban de frenar el crecimiento de asentamientos ilegales surgidos para la producción de cacao destinado al contrabando. Las pesquisas dejaron al descubierto que las plantaciones no se correspondían con los propósitos de los permisos de fundación, por lo que mediante una real orden de septiembre de 1754 los habitantes del valle fueron trasladados a otras regiones¹⁰⁶².

Finalmente, Arriaga, en su dictamen, no se olvidó de todos aquellos militares que habían colaborado, en condiciones realmente adversas, en el sometimiento de los motines, concediéndoles ascensos y honores.

Juan Francisco León y su hijo Nicolás, acosados, enfermos y con precio puesto a sus cabezas, no aguantaron mucho y se entregaron en febrero de 1752, en Panaquire. Fueron conducidos a Caracas, donde, tras prestar declaración, fueron embarcados en una fragata de la Compañía, la *Santa Bárbara*, que los condujo a España. Ricardos en un gesto muy significativo

¹⁰⁵⁹ *Ibidem.*

¹⁰⁶⁰ *Ibidem.*

¹⁰⁶¹ MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, p. 141.

¹⁰⁶² HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p.161.

ordenó arrasar la casa de León en Caracas y sembrar el terreno de sal, dando por terminado el motín con estas últimas acciones, aunque sólo fuera simbólicamente¹⁰⁶³.

Dada la generalizada y profunda aversión a la Compañía, de la que Arriaga tantas veces se había hecho eco, no es de extrañar que quedaran grupos de la población que se resistían a aceptar su regreso y permanencia definitiva, por lo que Ricardos tuvo que emplearse a fondo tratando de convencerlos. Sólo gracias al decisivo apoyo de la nobleza, de los hacendados y de las principales autoridades, que ya habían manifestado su aceptación a cambio de una serie de concesiones y garantías, Ricardos pudo limar esas resistencias y comunicar el éxito de la negociación a Ensenada¹⁰⁶⁴.

Durante la primavera de 1752 Venezuela quedó pacificada y la Compañía reinstaurada. Su vuelta al negocio del cacao ya sólo dependió de las decisiones políticas que se tomaran en la Junta Consultiva creada por Ensenada y de las decisiones mercantiles que tomara la primera Junta de accionistas que tuvo lugar en Madrid. Arriaga, quien tras regresar a Madrid y ser nombrado Intendente general de Marina había sido convocado por Ensenada para formar parte de la Junta consultiva para asuntos indianos que presidía Sebastián de Eslava, aún permaneció en Madrid hasta bien entrado el verano de 1752, contribuyendo con sus dictámenes a la toma de decisiones políticas.

Una prueba más de la confianza del monarca y su ministro en el buen hacer de Arriaga fue encomendarle presidir la primera Junta general de accionistas de la Guipuzcoana en Madrid, que marcó claramente una nueva etapa de la Compañía¹⁰⁶⁵. Arriaga presidió la junta representando las acciones del rey¹⁰⁶⁶, y entre las resoluciones adoptadas, detrás de las que se presume una decisión política, están las que se refieren al resguardo del contrabando de la provincia venezolana, tanto por mar como por tierra.

Para ello, siguiendo la recomendación de Arriaga, se acordó constituir una escuadra guardacostas destacada en Tierra Firme, formada inicialmente por dos lanchones, que se enviarían desde la metrópoli, para patrullar las costas de Puerto Cabello y La Guaira, y un tercero a la desembocadura del

¹⁰⁶³ AGI, Caracas, leg. 421, Caracas, 2 de marzo de 1752. Ricardos a Ensenada, citada en MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, pp. 133-135.

¹⁰⁶⁴ AGI, Caracas, leg. 421, Caracas, 30 de abril de 1752, Ricardos a Ensenada, citada en MORALES PADRÓN, F.: *Rebelión...*, p.136.

¹⁰⁶⁵ HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p. 163. Mediante una real cédula de 24 de mayo de 1751 se ordenó a la Compañía trasladar su sede a Madrid.

¹⁰⁶⁶ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, p. 312.

Orinoco, todos ellos armados y tripulados por voluntarios a las órdenes de oficiales de la Armada¹⁰⁶⁷.

Para resguardar por tierra las zonas costeras próximas a Curaçao se recomendó aumentar el número de las patrullas y de sus componentes. A tal efecto, ya en septiembre de 1751, había salido una balandra del puerto gaditano, y apenas terminada la Junta, cuyas reuniones se prolongaron hasta julio de 1752, salió una saetía. Dadas las dificultades económicas que padeció la Compañía en estos años hubo que esperar hasta agosto de 1754 para que se pudieran añadir dos jabeques más a su pequeña escuadra guardacostas¹⁰⁶⁸.

Todas las resoluciones adoptadas por esta Junta de accionistas, así como por las sucesivas, quedaron supeditadas a la aprobación del monarca, quien en adelante nombró al factor principal en Caracas de entre los nombres propuestos en una terna por los directivos de la Compañía. Otras modificaciones importantes fueron la extensión del comercio del cacao a Maracaibo, la ampliación de capital para que pudieran entrar los venezolanos como accionistas, y la reserva de una sexta parte de los buques para transportar mercancías de los cosecheros venezolanos a la metrópoli para su venta¹⁰⁶⁹.

Arriaga simultaneó la presidencia de las sesiones de la Junta de accionistas de la Compañía con las deliberaciones sobre diversos asuntos indios que tuvieron lugar en casa de Eslava, hasta que, entrado el verano de 1752, partió hacia Cádiz donde se hizo cargo de sus nuevos destinos, culminando una etapa decisiva en su carrera, gracias a la cual no sólo accedió a los cargos más relevantes dentro de la administración de la Armada, sino que consolidó el favor real, hecho que se demostró decisivo dos años más tarde, cuando, exonerado Ensenada, el rey decidió su nombramiento como secretario de Marina e Indias.

10.2 La colaboración de Arriaga en la política indiana de Ensenada, 1751-1752.

Acabamos de ver cómo la primera actuación de Arriaga como miembro de la Junta consultiva presidida Eslava para asuntos indios se centró en

¹⁰⁶⁷ *Ibidem*, p. 313. AGI, Caracas, leg. 929. Providencias que la Junta general de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas ha acordado establecer en 1752, citado en HUSSEY, R. D.: *La Compañía...*, p. 172.

¹⁰⁶⁸ GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real...*, p. 141.

¹⁰⁶⁹ *Ibidem*, p. 350.

solucionar la crisis abierta por el motín caraqueño. Las soluciones aportadas por Arriaga, aun en contra de la opinión de Eslava, fueron adoptadas al pie de la letra por Ensenada. Sus buenos resultados en el fin de la crisis confirmaron, en cuanto Ricardos las puso en práctica, su conocimiento de las circunstancias del país y cómo su firmeza y capacidad conciliadora para solucionar el conflicto, a la larga, era mejor medida que la tajante e inflexible represión que inicialmente había llevado a cabo su sucesor por recomendación de Eslava.

No es de extrañar, por tanto, que el ministro retuviera a Arriaga en Madrid algún tiempo más, retrasando su incorporación a su nuevo destino en Cádiz, haciéndole colaborar activamente en la Junta que había creado para buscar soluciones a los asuntos americanos que focalizaron su política indiana. Las sucesivas estancias de Arriaga en Indias, en el marco de las campañas navales en las que había tomado parte como oficial de la Armada, le habían permitido conocer de primera mano muchas facetas de la realidad indiana. Incorporándolo a la Junta, Ensenada esperaba sacar el mayor provecho de esa experiencia acumulada a través de sus aportaciones.

Los problemas más relevantes que se trataron de forma simultánea en la Junta presidida por Eslava y en cuya solución intervino Arriaga directamente antes de irse a Cádiz fueron el aprovisionamiento de esclavos negros para América, la expulsión de los colonos franceses del Darién y de los cortadores de palo ingleses de Honduras y las medidas para establecer permanentemente el corso contra los holandeses en Tierra Firme.

Las medidas de endurecimiento de la represión del contrabando iniciada por Ensenada a partir de 1748 motivaron numerosas protestas de los perjudicados. Los gobernantes ingleses, aprovechando la buena disposición de José de Carvajal para solucionar los principales problemas que ambas potencias venían arrastrando desde Utrecht, exigieron un cambio de actitud. Sin embargo, Ensenada, para dar mayor consistencia jurídica a su nueva política defensiva en Indias y respaldar sus decisiones, así como para regular algunos puntos que habían quedado pendientes en el Tratado de Aquisgrán, sin prescindir de las medidas represivas, encargó a los miembros de la Junta la redacción de una nueva regulación general del corso, tema que estaba íntimamente relacionado con el conflicto hondureño.

Hasta que se incorporó a su nuevo destino en Cádiz, Arriaga participó en los trabajos para la redacción de la ordenanza, que no progresaron con la misma rapidez que otros asuntos tratados en la Junta. Finalmente, en abril de 1754, se promulgó la nueva Ordenanza de corso por la que en adelante se rigieron las autoridades coloniales y los capitanes de buques de la Armada en

la defensa del Imperio¹⁰⁷⁰. Esta Ordenanza estuvo en vigor hasta 1762, cuando Arriaga, siendo ya ministro de Marina e Indias promulgó otra nueva¹⁰⁷¹.

La eficaz gestión de Ensenada de los asuntos de la Marina entre 1737 y 1742, desde la Secretaría del Almirantazgo, tanto para consolidar y avanzar las reformas iniciadas por Patiño, como para coordinar y posibilitar la actuación de la Armada en la Guerra contra Inglaterra, así como sus exitosas actuaciones a partir de 1743 para la financiación de las costosísimas expediciones navales y militares del momento, siendo ya ministro de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, debería sumarse a las causas enumeradas por J. M. Delgado Barrado para explicar su ascenso a todopoderoso ministro, sucediendo a Campillo¹⁰⁷².

Su éxito y el saberse reconocido y apoyado por Felipe V en su gestión política y reformadora fueron sus mejores bazas para consolidarse en el poder, sobre todo después de verse revalidado en todos sus cargos por Fernando VI en 1746, cuando éste sucedió a su padre. El inmenso poder de que gozó y la confianza que en él depositó el nuevo monarca, sobre todo después de la crisis de confianza hacia Carvajal por el incidente acaecido durante la negociación de los preliminares de la firma de la Paz de Aquisgrán¹⁰⁷³, explican que se aventurara a un ejercicio casi ilimitado del poder personal, duplicando sin reparos, en cuestiones relevantes de política exterior y económica, la vía política ejercida por Carvajal a través la Secretaría de Estado, como han expuesto D. Ozanam, J. L. Gómez Urdáñez y J. M. Delgado.

Un buen exponente de lo que afirmamos fue su política indiana, en sí misma inseparable de la exterior y de la comercial¹⁰⁷⁴, o su forma de avalar sus decisiones políticas, basándose en los dictámenes emitidos por las juntas de expertos formadas por sus hechuras y controladas exclusivamente por él mismo, obviando deliberadamente al Consejo de Indias. Desde el comienzo del reinado de Fernando VI, cuando Ensenada vio claro que la actitud pacifista del nuevo monarca, secundado por el proyecto de neutralidad utópica de Carvajal¹⁰⁷⁵, iba a dar un giro de 180 grados a la política exterior, debilitando la

¹⁰⁷⁰ AGS, SG, leg. 6799, doc. 199, Madrid, 29 de abril de 1754, la Junta establecida en la posada de D. Sebastián de Eslava al rey, *Ordenanza de corso*.

¹⁰⁷¹ AGS, SM, leg. 540. "Ordenanza de primero de febrero de 1762 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la Corona".

¹⁰⁷² DELGADO BARRADO, J. M.: "Ensenada versus Carvajal: un tópico a debate", En DE SOMODEVILLA Y BENGOCHEA, Z.: *El catastro de Ensenada: magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-56*, 2002, pp. 101-112.

¹⁰⁷³ OZANAM, D.: *La diplomacia de Fernando VI...*, pp. 50-53.

¹⁰⁷⁴ MIJARES PÉREZ, L.: "Programa político..." pp. 82-130.

¹⁰⁷⁵ Sobre el contraste entre la utopía de Carvajal y el pragmatismo de Ensenada véase: GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, 108-126. Sobre el pensamiento político de José de Carvajal véase: DELGADO BARRADO, J. M.: *El proyecto político de Carvajal...*, . MOLINA

defensa de las Indias, expuso bien claro al monarca en la memoria que le presentó los errores a los que la política de neutralidad podía conducir: “porque las ventajas de Inglaterra pueden ser el exterminio de las Indias”¹⁰⁷⁶. Respondiendo al propósito de defender el Imperio americano marcó sus propias líneas de actuación manteniéndolas de forma decidida hasta que su firmeza le costó el cargo.

Para llevar a cabo su proyecto reformista, Ensenada, además de lealtad y la máxima discreción, buscó resolución y efectividad en los colaboradores a los que confió el estudio y la elaboración de sus planes políticos en las Juntas de expertos que convocó. Es decir, Ensenada, desde su ascenso a las distintas Secretarías de Estado, potenció la “via reservada” que había sustituido como forma de gobierno a las “consultas” presentadas a deliberación a los Consejos. Su forma de entender la “vía reservada” fue la creación puntual de esas Juntas de expertos (que hemos mencionado en varias ocasiones) para las que seleccionaba unos pocos (tres, cuatro como máximo) conocedores de las materias a tratar, que estudiaban los asuntos y emitían un dictamen¹⁰⁷⁷. Por lo que respecta a los temas relacionados con la Marina, los dictámenes siempre fueron vinculantes.

Hemos visto anteriormente cómo en la primavera de 1749 había basado sus decisiones para el bombardeo de Argel en los consejos que le dio el propio Arriaga avalados por los dictámenes de dos marinos expertos en corso, el teniente general José Pizarro y el capitán de navío Pedro Messía de la Cerda, o cómo en 1751 impuso las recomendaciones de Arriaga frente a las de Eslava para que su sucesor en la gobernación de Caracas pudiera terminar con el levantamiento contra la Guipuzcoana.

También en esta ocasión, como integrantes de la Junta para asuntos indios, seleccionó a personajes merecedores de toda su confianza¹⁰⁷⁸, que por los cargos que habían ocupado anteriormente, conocían de primera mano los problemas americanos, y, por lo tanto, cabía esperar que aportaran soluciones prácticas. Ahora bien, Ensenada no sólo se rodeó de amigos y profesionales competentes, también les exigió la máxima lealtad como bien ha demostrado Cristina González Caizán a través del estudio de muchos de los que formaron su red clientelar¹⁰⁷⁹. Como presidente de la Junta nombró a

CORTÓN, J.: *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España ilustrada*, Mérida, 2003.

¹⁰⁷⁶ Exposición del marqués de la Ensenada a D. Fernando VI al empezar su reinado, año de 1746, transcrita en FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...*, tomo VI, pp. 370-374.

¹⁰⁷⁷ MIJARES PÉREZ, L.: “Programa político...”, p. 82, nota 1.

¹⁰⁷⁸ PERALTA RUIZ, V.: “Camaradas políticos...”,

¹⁰⁷⁹ GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*,

Sebastián de Eslava, secundado por Julián de Arriaga y Francisco Fernández de Molinillo, miembro del Consejo de Indias.

Arriaga, como integrante activo del reducido núcleo de miembros de la Junta, participó de lleno en las deliberaciones que condujeron a emitir los dictámenes sobre los que se redactaron las reales órdenes para los asuntos puntuales que llegaron a la Secretaría de Marina e Indias durante 1752.

10.3 La introducción de esclavos negros en Indias.

Uno de los primeros asuntos sobre los que se solicitó un dictamen a la Junta estuvo relacionado con el Asiento de negros. El 22 de marzo de 1752 Ensenada había ordenado a Sebastián Eslava que convocara en su posada a Francisco Fernández Molinillo¹⁰⁸⁰ y a Julián de Arriaga para tratar y aportar una solución al problema que suscitaba proveer de esclavos negros a las provincias americanas¹⁰⁸¹. Una semana después le ordenó que también convocara a las reuniones deliberativas, en calidad de asesor jurídico, a Manuel de Salcedo, consejero del Consejo de Indias¹⁰⁸². Julián de Arriaga corrigió de su puño y letra el borrador del primer dictamen presentado a Ensenada para que diera el visto bueno¹⁰⁸³.

¹⁰⁸⁰ Francisco Fernández Molinillo había ingresado en 1737 como oficial 1º en la Secretaría de Marina e Indias. En 1742 fue nombrado secretario del virrey de Nueva España, Pedro Cebrián, conde de la Fuenclara, y en 1746, año en que regresó a España, miembro del Consejo de Indias. BURKHOLDER, M.: *Biographical dictionary of councilors of the Indies, 1717-1808*, Connecticut, 1986, pp. 41-42. GÓMEZ GÓMEZ, M.: *Actores del documento: oficiales, archiveros y escribientes de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias durante el siglo XVIII*, Madrid, 2003, pp. 368-370.

¹⁰⁸¹ AGS, SG, leg. 6799, doc. 104, marqués de la Ensenada a Sebastián de Eslava, Buen Retiro, 29 de marzo de 1752. Sobre los esclavos en Indias véase: SACO, J. A.: *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo*, La Habana, 1938. AIMES, H.: *The History of Slavery in Cuba, 1611-1868*, New Cork, 1967. MELLAFE, R.: *La esclavitud en Hispanoamérica*, Buenos Aires, 1972. TORRES, B.: *La Compañía gaditana de negros*, Sevilla, 1973. VILA VILAR, E.: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, 1977. FRANCO, J. L.: *Comercio clandestino de esclavos*, La Habana, 1980. GUZMAN NAVARRO, A.: *La trata esclavista en el Istmo de Panamá*, Panamá, 1982. KLEIN H. S.: *La esclavitud africana en América latina y el Caribe*, Madrid, 1986. MARTÍNEZ MONTIEL, L. M.: *Negros en América*, Madrid, 1992. BERNAND, C.: *Negros esclavos y libres en las ciudades hispanoamericanas*, Madrid, 2001. GARCÍA ROGRÍGUEZ, M.: "Los ingleses en el tráfico y comercio de esclavos en Cuba (1515-1739)", en *Revista Ciencias & Letras, Porto Alegre*, 44, 2008, pp. 189-214.

¹⁰⁸² AGS, SG, leg. 6799. Manuel Jacinto de Salcedo fue nombrado gobernador y capitán general de la provincia de Yucatán el 5 de diciembre de 1734. El 10 de junio de 1745 fue nombrado ministro de capa y espada del Consejo de Indias. BURKHOLDER, M.: *Biographical dictionary of councilors of the Indies, 1717-1808*, Connecticut, 1986, pp. 113-114.

¹⁰⁸³ AGS, SG, leg. 6799, doc. 106.

El primer punto tratado fue la solicitud presentada por los vecinos de Cuba al Consejo de Indias para que se les autorizase algún medio de proveerse de 2.000 esclavos negros directamente desde las colonias extranjeras, para evitar tener que hacerlo a través de la Compañía de La Habana por no disponer del cincuenta por ciento del precio en metálico por cada esclavo que los representantes de la Compañía les exigían.

Tras analizar la solicitud de los hacendados cubanos, para empezar Arriaga puntualizó que de la solicitud en ningún momento se podía deducir, como aparentemente había ocurrido en el Consejo, que hubiera escasez de negros en la isla y en general en las colonias hispanoamericanas: “no es esta necesidad tan urgente en toda la América como se cree”¹⁰⁸⁴. Arriaga ponía como ejemplo al virreinato novohispano, donde sólo en la región veracruzana había algunos esclavos negros, mientras que el resto del país “pasaba en la mayor parte sin ellos”. No obstante reconocía que en Cuba sí existía una gran demanda de mano de obra esclava debido a las plantaciones de tabaco. Desde su creación en 1740 la Compañía de La Habana¹⁰⁸⁵ se encargaba de abastecer de negros la isla, y según constaba en la propia solicitud de los cubanos disponía de suficientes piezas¹⁰⁸⁶ en el momento en que éstos redactaron su solicitud al Consejo de Indias. Por lo tanto, el fondo del problema que había motivado la solicitud de los vecinos radicaba en que no aceptaban las condiciones económicas que les exigía la Compañía¹⁰⁸⁷ porque, según argumentaban, no disponían del dinero. En cambio, pretendían importar ellos mismos los negros directamente de alguna de las factorías esclavistas que ingleses y franceses tenían en sus colonias caribeñas.

Vista así la cuestión, a Arriaga no se le escapó la doble intención que encerraba la propuesta de los vecinos cubanos, al intentar, en primer lugar, sortear el contrato que, como Compañía privilegiada, tenía la Compañía de La Habana con la Corona como única proveedora de la isla y, en segundo lugar, lo que para Arriaga era más grave: legitimar una línea de comercio directo con Francia e Inglaterra a través de sus colonias, utilizando la tapadera de los

¹⁰⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁰⁸⁵ Véase GÁRATE OJANGUREN, M.: *Comercio ultramarino e Ilustración: la real Compañía de La Habana*, San Sebastián, 1993. GÁRATE OJANGUREN, M. y BLANCO MOZO, J. L.: “Martín de Aróstegui (1698-1756) fundador de la Real Compañía de La Habana” en *Revista Hispano Cubana*, 2, 1998, pp. 73-80.

¹⁰⁸⁶ “Pieza de Indias” era la unidad de medida de los esclavos estipulada con fines fiscales. Equivalía a un esclavo de edad comprendida entre los 15 y los 30 años aproximadamente, de 7 cuartos sin defectos físicos ni enfermedades. La clasificación se realizaba con una vara de palmeo distribuida en cuartos.

¹⁰⁸⁷ *Ibidem*. La Compañía exigía el pago de la mitad del precio en dinero al contado y sólo aceptaba el equivalente a la cantidad restante en frutos del país.

esclavos que, sin duda, serviría para encubrir el tráfico ilegal de otras muchas mercancías. Se trataba, en definitiva, de reproducir el extinto privilegio del Asiento de Negros a escala cubana. Es decir, volver a abrir con el beneplácito del Consejo de Indias una vía al contrabando. Naturalmente, Arriaga, que se había pasado media vida luchando contra él, recomendó a Ensenada no autorizar la solicitud porque:

...admitir los que proponen llevarlos de las colonias extranjeras es abrir un amplísimo campo al contrabando¹⁰⁸⁸.

Además, hizo extensiva la recomendación a todas las provincias del virreinato:

...no debe contarse con la precisión de enviarlos allí mientras el virrey (de Nueva España) no lo represente. Y lo mismo juzgamos para Campeche y las otras provincias¹⁰⁸⁹.

Junto con el dictamen sobre la solicitud de los hacendados cubanos Ensenada les había pedido que también estudiaran la propuesta presentada por el comerciante donostiarra, Juan Nicolás de Guilisasti, para llevar esclavos directamente desde la costa de Guinea a América.

Arriaga desconfiaba del buen logro de esta empresa: “ofrece un triunfo bien difícil”. Sin embargo, presuponiendo que Guilisasti habría estudiado y calculado bien sus posibilidades de éxito antes de presentar al gobierno su solicitud de contrata, no vio inconvenientes en que se admitiera la oferta es más, sugirió que se ampliara. No obstante, también puso algunas condiciones que debían quedar reflejadas en el contrato, como que el transporte se hiciera bajo bandera francesa o que todos los segundos oficiales y la mitad de la marinería de los equipajes fueran españoles. Igualmente, de ningún modo Guilisasti podía esperar el apoyo en forma de escolta de los buques de la Armada española que pedía mientras permaneciese en Guinea cargando los esclavos: “eso ha de der negocio suyo”.

En definitiva, la recomendación de Arriaga fue que se le denegara la solicitud para enviar esclavos a Yucatán, Tabasco y Veracruz, y en cambio que sí se le autorizara a hacer una primera importación de 1.000-1.500 hombres destinados exclusivamente para La Habana y Santiago de Cuba, donde eran más demandados, y otros 1.000 para Nueva Granada y el Perú, aunque

¹⁰⁸⁸ AGS, SG, leg. 6799, doc. 106.

¹⁰⁸⁹ *Ibidem*.

recordaba que se tuviera en cuenta que en Venezuela y Maracaibo le correspondía a la Compañía Guipuzcoana de Caracas el privilegio del asiento de negros, por lo que debían excluirse ambos parajes tanto de esta contrata como de otras futuras, con el fin de evitar un conflicto con la Guipuzcoana.

Por lo que respectaba al precio a pagar por cada hombre negro en Indias, recomendaba que se fijara en 20 pesos, que era un precio intermedio entre los dos solicitados por Guillisasti en función de la edad de corte de 15 años de los hombres, por considerar “inaveriguable la diferencia de edad”.

Lo cierto es que hasta aquellos momentos Cuba había centrado su actividad económica en el cultivo del tabaco, diferenciándose de las colonias inglesas y francesas caribeñas que cultivaban mayoritariamente azúcar. Ambos cultivos de plantación se realizaban con mano de obra esclava, aunque el del tabaco demandaba mucha menos que el azucarero. Por este motivo la demanda de negros en Cuba hasta ese momento no había sido muy elevada¹⁰⁹⁰, pero a medida que en la isla se empezó a cultivar azúcar a partir de la década de los cincuenta necesariamente se incrementó la demanda de mano de obra negra. Esta es la explicación de que los hacendados se quejaran de su escasez y reclamaran importarlos directamente sin los intermediarios que encarecían los precios.

El momento para su reclamación no pudo ser más oportuno, ya que a raíz de la firma del tratado de comercio anglo-español de 1750, la Compañía del Mar del Sur, tras ser indemnizada, había renunciado formalmente al asiento de negros. La oligarquía habanera vio en el vacío la ocasión idónea para recuperar la concesión de licencias especiales para introducir esclavos en la isla que se había practicado durante la Guerra de la Oreja a través de la Real Compañía de La Habana debido a la suspensión del asiento a causa de la guerra, sólo que obviando a la Compañía de La Habana.

A pesar de los perjuicios causados por las compañías concesionarias del asiento a través de la brecha abierta en el monopolio comercial hispano, la trata de negros, mediante el sistema de asiento, fue para la Corona española un apreciable negocio, tanto por el cobro de derechos destinados a la Real Hacienda, como por el porcentaje que recibió el monarca. En consecuencia, a finales de 1751 los miembros de la Junta coincidieron en continuar con el sistema de asientos para mantener esa importante fuente de ingresos, simultáneamente decidieron incrementar la persecución del contrabando reforzando la presencia de la Armada y potenciando el curso sobre todo en el

¹⁰⁹⁰ AGI, Santo Domingo, leg. 2.209, La Habana, 27 de febrero de 1751. Informe de Martín de Aróstegui. En este informe consta que entre 1743 y 1747 la Compañía de La Habana había autorizado a Martín Ulibarri y Gamboa a introducir un total de 3.263 negros.

Caribe. Conscientes de que era un arma de doble filo, Ensenada creó otra Junta a la que encargó que empezara a elaborar una nueva ordenanza de curso.

Por el contrario, los ingleses, demostrando un sentido mercantil mucho más desarrollado que muchos gobernantes españoles atados a las inercias del pasado (Arriaga entre ellos), introdujeron durante el año de la ocupación de La Habana 2.727 hombres negros, respondiendo a la demanda de los hacendados, dejando en evidencia ante las autoridades hispanas, tras la recuperación de la isla, el decisivo cambio económico que se había producido en Cuba de la mano del azúcar. Los gobernantes españoles con poder de decisión para los asuntos de Indias (Ensenada y luego Wall) durante la década de los cincuenta no supieron ver a tiempo esa realidad ni las oportunidades comerciales que propiciaba¹⁰⁹¹.

10.4 La ocupación francesa del Darién.

En las mismas fechas en que los miembros de la Junta emitían este dictamen, Ensenada les solicitó otro sobre la pretensión de Francia de instalar colonos en el Darién, de extender sus dominios desde la Luisiana hacia Texas y Nuevo México, y también desde Saint Domingue hacia la parte hispana de La Española. El virrey novohispano había denunciado con bastante preocupación las intenciones francesas en algunas cartas que había escrito a Ensenada a lo largo de 1750. El ministro las remitió a Sebastián de Eslava, Manuel de Molinillo y Julián de Arriaga, en febrero de 1752, para que las estudiaran y emitieran un dictamen.

La resolución de la Junta estuvo redactada ese mismo mes, pero en mayo de ese mismo año Ensenada volvió a recibir dos cartas del virrey sobre los mismos asuntos escritas en 1751, por lo que se las remitió a los miembros de la Junta, solicitándoles que evaluaran su contenido antes de redactar el informe. Pues, en efecto, el virrey volvía a denunciar nuevas maniobras de los funcionarios coloniales franceses para extender los dominios de su país en Indias a costa de los territorios españoles y mostraba su creciente preocupación por el considerable aumento de las tropas estacionadas en las

¹⁰⁹¹ TORNERO TINAJERO, P.: "Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos", en *Andalucía y América en el siglo XVIII, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, marzo de 1984, Sevilla, 1985, pp.119-145. Del mismo autor, *Crecimiento económico y transformaciones sociales: esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1760-1840)*, Madrid, 1996.

colonias francesas y por el envío de colonos desde la metrópoli francesa para ocupar algunas zonas desocupadas del virreinato, concretamente el Darién¹⁰⁹².

En concreto, el conde de Revillagigedo hacía dos denuncias en sus cartas. En primer lugar, se refería a la reiterada solicitud formal que le había hecho el gobernador de la Luisiana, marqués de Vaudebril, para evitar las deserciones, de devolverse mutuamente los respectivos desertores apresados sin que fueran castigados. En la segunda daba cuenta de algunas averiguaciones hechas por los espías que el gobernador de Santiago de Cuba, Francisco Cagigal de la Vega, había enviado a Leogan.

Dicho espía informaba de la llegada de más de 1.600 soldados, armas y provisiones desde Francia a Leogan y al Guarico, y de la rapidez con que se estaba llevando a cabo la construcción de cuarteles para alojarlos. Algunos gobernadores de plazas francesas le habían informado estar esperando la llegada de más de 20 compañías. Para el virrey estas noticias corroboraban sus sospechas de que estos movimientos alentados desde la metrópoli francesa iban destinados a la ocupación de la provincia del Darién, en la que ya se había detectado presencia de algunos colonos franceses, fundamentalmente bandidos huidos.

En su resolución, los tres miembros de la Junta tacharon de exageradas las cifras de las tropas que se decían llegadas a Saint Domingue, acusando, tanto al virrey como al gobernador de Santiago de Cuba, de prestar demasiada crédito a informaciones sin contrastar que ellos consideraban rumores esparcidos intencionadamente por los funcionarios coloniales franceses. El propio Arriaga dejó constancia de que durante su época de gobernador de la provincia de Caracas también le habían llegado semejantes noticias, que puso en conocimiento del virrey de Santa Fe, sin que hasta la fecha se hubiera podido probar su veracidad¹⁰⁹³.

Ahora bien, Eslava, Arriaga y Molinillo también dejaron constancia de que, exageraciones aparte, era evidente que Francia necesitaba reforzar las plazas de sus colonias americanas con tropas y colonos, sobre todo después de las pérdidas sufridas (Louisbourg y Cabo Bretón) durante la última guerra contra Inglaterra. Para ello era lógico que aprovecharan el notorio incremento de población experimentado en su metrópoli y “purgasen el Estado de ociosos y vagabundos”, trasladándolos a sus colonias americanas:

¹⁰⁹² AGS, SG, leg. 6799, doc. 114, carta de Ensenada a Eslava, 14 de mayo de 1752.

¹⁰⁹³ AGS, SG, leg. 6799, doc.115, Sebastián de Eslava, Julián de Arriaga y Francisco Molinillo a Ensenada, Madrid, 25 de mayo de 1752.

No será ni intempestivo ni extraño que, dolida y enseñada de aquellos sucesos quiera ahora con anticipada prudencia y con el beneficio y comodidad que franquea la paz universal fortificar y aumentar las fuerzas en sus colonias¹⁰⁹⁴.

Ahora bien, a pesar de que consideraron veraces sus intenciones de expandirse a costa de los territorios españoles, sin embargo, por sus propias características y otros intentos antiguos de colonización fallidos, juzgaron poco probable que su objetivo fuera el Darién:

Es muy posible que los franceses por su muchedumbre y por su genio abriguen la máxima de extenderse, y que puedan pensar en introducirse o establecerse en el Darién, lo cual no parece probable¹⁰⁹⁵.

En cualquier caso, para prevenir posibles incidentes y apoyar al virrey, recomendaron a Ensenada que le enviara los 6.000 fusiles que pedía y que le ordenara extremar la vigilancia para evitar los intentos de internarse en el virreinato, sobre todo en Texas y Nuevo México, donde veían muy probable que los franceses lo intentaran desde la Luisiana. También, debía conminarles a abandonar el presidio de Nachitos y la isla de Labores, que mantenían ocupadas, usando sus buenos oficios y evitando recurrir a las armas.

Por lo que respectaba al intercambio de desertores que había solicitado el gobernador de Luisiana, aconsejaron que los gobernadores de Texas y Nuevo México no devolvieran ninguno:

...pues es vehemente la presunción de que éstos (al abrigo de un fingido delito) traigan el destino de inquirir cuanto ocurre en el dominio de S.M. restituyéndose después a su propia colonia con exacta noticia del plano y calidades del país, de la situación y distancia de sus poblaciones y de todo lo concerniente al estado de las fuerzas que allí hay¹⁰⁹⁶.

Lo cierto es que la posición estratégica del Darién había alimentado desde finales del siglo XVI las ambiciones coloniales de potencias como Inglaterra, Holanda y Francia además de las de numerosos corsarios. Debido al clima malsano y a la belicosidad de la población autóctona indígena, hostil al dominio hispano, los españoles no habían conseguido asentarse de forma permanente. El atractivo del Darién se debía tanto a este vacío ocupacional,

¹⁰⁹⁴ *Ibidem.*

¹⁰⁹⁵ *Ibidem.*

¹⁰⁹⁶ *Ibidem.*

como al rumor de la existencia de minas de oro y a que era el camino más corto para acceder al virreinato peruano. El intento más destacado de usurpación extranjera había sido la breve ocupación protagonizada por los escoceses apoyados por los indios cunas entre 1698 y 1700, que dejó como testimonio la creación del puerto de Nueva Caledonia¹⁰⁹⁷.

Durante los años que ejerció como virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava tuvo ocasión de conocer de cerca la problemática de esta región, máxime cuando coincidió con la visita que realizó el sacerdote jesuita Jacobo Walburger y tuvo noticia de su fallido intento de acercamiento a los cunas¹⁰⁹⁸.

En su lucha contra el dominio hispano los cunas habían establecido una alianza de amistad y defensa mutua con algunos franceses que se habían establecido en su territorio. En 1752 algunos de esos colonos franceses escribieron a Fernando VI pidiéndole que les enviase un gobernador y misioneros¹⁰⁹⁹. Esas cartas las presentó al monarca español otro ciudadano francés, Carlos Malatesta, junto a un memorial propio en el que solicitaba permiso para llevar a cabo su proyecto de ocupar la provincia, de fortificar el puerto de Nueva Caledonia y de construir allí mismo una población para evitar una usurpación por parte de los ingleses.

Debido a la insistencia de Malatesta (a pesar de una primera respuesta negativa, volvió a enviar su propuesta al rey), Ensenada pasó en ambas ocasiones la correspondencia de Malatesta a Eslava para que la Junta emitiese su dictamen¹¹⁰⁰. En sus dos respuestas Eslava, en nombre de la Junta,

¹⁰⁹⁷ MUÑOZ, M. R. y MUÑOZ PINZÓN, A., "La colonia escocesa en Darién: sinopsis histórica", en *Tareas*, 13, enero-abril 2003, pp. 73-90, <http://168.96.200.17/ar/libros/tar113.munoz.rtf>. BAQUERO MONTOYA, A. y VIDAL ORTEGA, A. (compiladores), *La gobernación del Darién a finales del siglo XVIII: el informe de un funcionario ilustrado*, Barranquilla, 2004.

¹⁰⁹⁸ AGS, SG, leg. 6799, doc. 134, Sebastián de Eslava a Ensenada, Madrid, 18 de julio de 1752: "...en el tiempo de mi virreinato pasaron misioneros al Darién y se volvieron desesperanzados de conseguir el fruto de su fervoroso celo por la ninguna disposición de los mismos franceses y de los indios". El padre Jacobo Walburger encabezó el grupo de misioneros y dejó constancia de su viaje en un detallado informe que escribió en 1748: *Relación de la provincia del Darién escrita en el año 1748 por el padre Fray Jacobo Walburger de la Compañía de Jesús, y trasladado de la letra original por el mismo padre*, AGI, Panamá, leg. 307. Este informe ha sido transcrito y comentado por LANGEBAEK, C. H., (ed.) *El diablo vestido de negro y los cunas del Darién en el siglo XVIII: Jacobo Walburger y su breve noticia de la provincia del Darién, de la ley y costumbres de los indios, de la poca esperanza de plantar nuestra fe y del número de sus naturales, 1748*, Bogotá, 2006.

¹⁰⁹⁹ AGS, SG, leg., 6799, doc. 134, Eslava a Ensenada, 18 de julio de 1752. Eslava confirma haber recibido y leído la carta de Mr. Merizande, Mr. Belmont y Mr. Daumes dirigida al rey pidiéndole "un gobernador y directores para arreglar sus conciencias y convertir a más de 8.000 indios".

¹¹⁰⁰ *Ibidem*, doc. 132, Ensenada a Eslava, Buen Retiro, 20 de junio de 1752.

siempre se manifestó desfavorable al proyecto francés para el Darién¹¹⁰¹, recomendando encarecidamente al ministro que, a falta de medios para construir la fortaleza, de tropas para defenderla y de colonos que pudieran sobrevivir en la agreste y malsana provincia, se reconstruyera y fortificara cuanto antes Portobelo, desde donde se podría resguardar esa parte de la costa con más efectividad¹¹⁰².

Ahora bien, la única forma de evitar el crecimiento de los asentamientos ilegales era interceptando la navegación de las embarcaciones que les daban cobertura, tarea propia de los navíos guardacostas. Y esta fue la recomendación que hizo Arriaga al ministro para evitar el asentamiento de más colonos franceses en el Darién. Recomendación que Ensenada se apresuró a incluir en las órdenes que llevaba el comandante de la escuadra que había ordenado aprontar, dentro del máximo secreto, para combatir el contrabando en las costas de Tierra Firme. Y en efecto, pocas semanas antes de zarpar hacia Tierra Firme Pedro Messía de la Cerda, junto a las instrucciones para su misión, recibió la orden de perseguir y prender cuantas embarcaciones francesas hallase en las cercanías del Darién¹¹⁰³.

10.5 El endurecimiento de la represión del contrabando holandés en Tierra Firme.

La documentación no refleja discrepancias de opiniones entre los integrantes de la Junta, pero sí queda claro que los dictámenes que emitieron se basaron en el conocimiento que tenía cada uno de ellos sobre las cuestiones estudiadas y, sobre todo, en sus experiencias personales, como

¹¹⁰¹ *Ibidem*, la primera respuesta: doc. 134, 18 de julio de 1752; la segunda: doc. 133, Eslava a Ensenada, 20 de agosto de 1752.

¹¹⁰² *Ibidem*.

¹¹⁰³ AGS, SM, leg. 402, doc. 134, Ensenada a Pedro Messía de la Cerda, Buen Retiro, 19 de julio de 1752: "Habiendo resuelto el rey se ordene a los comandantes de los navíos de su Armada que vayan a las costas del Darién practiquen con especial atención la diligencia de perseguir y aprender las embarcaciones francesas que reconocieren se dirijan a dar fomento a la idea que se sospecha y pública tiene su nación de establecerse en aquellas costas o puerto de Caledonia y dominios de S.M. con la protección de los indios, se participa por la Secretaría de Estado de Indias a la de Marina para que se expidan las órdenes correspondientes a su cumplimiento". *Ibidem*, doc. 135, Ensenada a Pedro Messía de la Cerda, 29 de julio de 1752: "... ha resuelto S.M. que V.S. vigile con la escuadra de su cargo para perseguir y apresar las embarcaciones francesas que reconociere se dirijan con este pensamiento".

ocurrió con el problema del contrabando practicado por los holandeses con los habitantes de Tierra Firme, que Eslava y Arriaga conocían bien¹¹⁰⁴.

Durante su etapa como gobernador de Caracas, Arriaga tuvo ocasión de evaluar la magnitud del contrabando de los holandeses y los caraqueños al abrigo de una geografía que hacía muy difícil su represión. Creyó que el problema se “cortaría de raíz” si se evitaba que los venezolanos comprasen las mercancías que les ofrecían los holandeses. Semejante propósito solo sería posible mediante una sistemática represión protagonizada por la presencia continuada en el puerto de La Guaira de navíos de la Armada que disuadieran a los compradores y por el patrullar constante de los guardacostas de la Guipuzcoana que impidieran a las naves holandesas acercarse a la costa, remontar los ríos y refugiarse en sus numerosos recovecos.

Al carecer Arriaga en aquellos momentos de fuerzas navales suficientes para patrullar permanentemente la región, escribió al virrey novohispano pidiéndole que ordenara al comandante de la escuadra de Barlovento, José Montero de Espinosa, que incluyera la costa venezolana en la ruta habitual del curso que realizaban los buques de la escuadra durante el reparto del situado. No obstante, para ir ganando tiempo hasta que el virrey diera las órdenes oportunas, escribió a José Montero de Espinosa en calidad de capitán general de Caracas, ordenándole que por lo menos en todas las salidas de la escuadra hacia las islas de Barlovento entrasen los buques de guerra en el puerto de La Guaira¹¹⁰⁵. Al no poder contar con una presencia continuada de navíos de la Armada, optó por el efecto disuasorio de las entradas esporádicas en dicho puerto de algún buque de la Escuadra de Barlovento, pensando que, por lo menos, obligarían a todos los que participaban en el comercio ilícito a mantener ciertas prevenciones.

Lo cierto es que el comercio ilícito en Tierra Firme, con la sola oposición de las embarcaciones de la Guipuzcoana y la esporádica presencia de los buques de la Armada, siguió desarrollándose a sus anchas durante 1751¹¹⁰⁶. A principios de 1752 Ensenada solicitó a Eslava, Arriaga y Molinillo un

¹¹⁰⁴ ARAÚZ MONFANTE, C.: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1984.

¹¹⁰⁵ AGS, SM, leg. 401, doc. 640, La Habana, 16 de octubre de 1750, José Montero de Espinosa a Alonso Pérez Delgado: “...el *Fuerte* y la *Flora* que se disponían a conducir los situados y dirigirme yo con el *Fuerte* al puerto de la Guaira en virtud de haberme escrito su gobernador y capitán general Fray D. Julián de Arriaga con fecha de 5 de enero y 24 de marzo, convendría al servicio de S.M. que en esta y las demás salidas para las Islas de Barlovento tocase en aquel puerto para que al respeto de navíos de S.M. se contuviesen sus naturales y se cortasen las raíces, para cuyo fin también escribía al Excmo. Sr. virrey de México”.

¹¹⁰⁶ OQUENDO CHACÓN, H.: “La decadencia de la Compañía Guipuzcoana y el aumento del contrabando”, en *Espacio Abierto*, 12, 2003.

dictamen con una solución para combatirlo. Como habían hecho para la cuestión del Darién, los expertos se apresuraron a recomendarle la presencia continuada de la Armada en campaña de corso en las costas de Tierra Firme, Caracas y Cumaná utilizando para ello “los navíos de la Armada de Barlovento y otras embarcaciones que podrían hacerse pasar desde La Habana”, es decir, recomendaban un incremento de dotaciones navales destinadas en exclusiva a esa zona que garantizaran el poder patrullar permanente la costa¹¹⁰⁷. Sorprendentemente Ensenada no llevó inmediatamente a la práctica la recomendación de los expertos como había hecho en otras ocasiones.

También a principios de 1752, tuvieron lugar algunos incidentes entre los contrabandistas holandeses y los guardacostas de la Guipuzcoana. En represalia por el corso de los guipuzcoanos contra las embarcaciones holandesas, el gobernador de Curaçao mantuvo retenidas varias embarcaciones españolas en las que iban pliegos de la Corte para las autoridades coloniales. A lo largo de la primavera el gobernador de Caracas y el embajador español en La Haya escribieron a Ensenada informándole de los incidentes y en julio, cuando llegaron a sus manos las noticias, volvió a solicitar un nuevo informe a Eslava, Arriaga y Molinillo, quienes se ratificaron en el que habían emitido unos meses antes, pidiéndole enérgicamente que lo pusiera en práctica¹¹⁰⁸. Fue entonces cuando Ensenada decidió endurecer la represión llevando a la práctica la idea inicial de Arriaga de que buques de la Armada patrullaran de forma continuada las costas de Tierra Firme¹¹⁰⁹.

Como la Armada de Barlovento tenía encomendada la misión de combatir el contrabando en las costas del Seno mexicano, Ensenada ordenó

¹¹⁰⁷ AGS, SG, leg. 6799, doc. 108, Madrid 4 de julio de 1752, Sebastián de Eslava, Julián de Arriaga y Francisco Molinillo a Ensenada.

¹¹⁰⁸ *Ibidem*: “En ejecución de lo que S.M. se sirve mandar debemos decir que estas nuevas ocurrencias nos estimulan a repetir la importancia de que se digne tomar resolución sobre el dictamen que dimos en 3 de febrero de esta año, al cual no se nos ofrece cosa esencial que añadir por estar persuadidos a que reducido prontamente a efecto quedará contenida y enfrenada la osadía de holandeses y reparados los agravios que hasta ahora han podido libremente practicar sin ninguna oposición ni embarazo, por cuyo concepto reproducimos el citado dictamen”.

¹¹⁰⁹ AGS, SM, leg. 402, doc. 115, Instrucción de lo que de orden del rey ha de observar el jefe de escuadra D. Pedro Messía de la Cerda con la de su cargo en el corso de las costas de Tierra Firme a que le ha destinado S.,M. Madrid, 29 de julio de 1752, Ensenada a Pedro Messía de la Cerda: “A su arribo a la Guaira se informará de aquél gobernador si el de Curaçao ha restituido las embarcaciones españolas y los pliegos que allí tenía retenidos, y en caso de que no lo haya hecho, pasará desde Río Hacha a presentarse delante de Curaçao con la escuadra y escribirá al gobernador de aquella isla con términos vivos e imperiosos y que de no ejecutarlo tomará sus medidas y obrará contra los holandeses hasta conseguir por sus propios hechos la satisfacción que corresponden a las violencias e insultos que practican las balandras de su nación. (...) proseguirá v.e. el corso contra los holandeses con el mayor empeño y eficacia”.

destacar en La Guaira y en Cartagena de Indias una escuadra guardacostas formada por un navío de 70 cañones, una fragata, un paquebote y cuatro jabeques, con la misión de incrementar la presencia de la Armada en esa región, patrullando permanentemente aquellas costas, reforzando la acción de la escuadra de Barlovento y de los guardacostas de la Guipuzcoana. El mando del nuevo escuadrón naval encargado de este despliegue defensivo contra el contrabando, lo entregó Ensenada al jefe de escuadra Pedro Messía de la Cerda, caballero sanjuanista y muy cercano colaborador suyo durante los últimos años en la Junta de Marina. Como ministro de la escuadra nombró a otra hechura suya, Pedro Antonio de Ordeñana¹¹¹⁰.

En las instrucciones redactadas para el mando de esta escuadra, constaba que su principal misión iba a ser la de combatir el contrabando:

Apresará todas cuantas embarcaciones encontrare en los parajes y rumbos prohibidos por las Leyes de Indias, Tratados y Ordenanzas de corso, sin tener con ellas la menor contemplación (...) porque el fin es reprimir la osada libertad de holandeses y escarmentar con el castigo a los que delinquen. Apresará así mismo las embarcaciones francesas e inglesas que encontrare haciendo trato ilícito y además todas aquellas de ambas naciones que sin legítimo urgente motivo estén dadas fondo en nuestras costas. Las presas serán juzgadas según las leyes de Indias pero serán los jueces D. Pedro de la Cerda, el gobernador y oficiales del puerto y el ministro de la escuadra¹¹¹¹.

Es decir, se intentaba reproducir el éxito de las campañas de la escuadra de Rodrigo Torres en La Habana en 1740-1744 en la que había participado un joven Arriaga, o la de corso en el Mediterráneo dirigida por Arriaga entre 1748 y 1749. En ellas, gracias al patrullar constante en las aguas caribeñas y a lo largo de las costas peninsulares, se había conseguido mantener alejados de sus objetivos tanto a los ingleses como a los corsarios argelinos. A pesar de las múltiples diferencias geopolíticas existentes entre las dos empresas, ambas compartían sendos objetivos principales: la defensa de

¹¹¹⁰ AGS, SM, leg. 402, doc. 123, Madrid, 29 de julio de 1752, Ensenada a Pedro Antonio de Ordeñana: "El Rey ha resuelto que V.M. se embarque en la escuadra de D. Pedro Messía de la Cerda que debe salir prontamente del puerto y en ella pase a Orán con el fin reservado que le manifestará a su arribo el comandante de aquella plaza, el cual tiene ya las órdenes de S.M. de lo que debe practicarse y también está advertido de que V.M. es el ministro elegido para esta confianza". Pedro Antonio de Ordeñana fue hermano menor de Agustín Pablo de Ordeñana, mano derecha del marqués de la Ensenada. Hizo carrera dentro del Cuerpo de oficiales del Ministerio de Marina, siendo nombrado por Arriaga en 1765 intendente de Marina de Ferrol. Cfr. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red...*, pp. 67-69 y 273.

¹¹¹¹ AGS, SM, leg. 402, *Ibidem*.

las costas, rechazando la ofensiva extranjera, y capturar cuantas embarcaciones pudieran. La misma meta que ahora se perseguía en Tierra Firme, donde teniendo en cuenta el elevado volumen de embarcaciones de contrabando que navegaban por sus aguas acostumbradas a encontrar pocos obstáculos para el comercio ilícito que practicaban, era previsible que pronto se produjeran conflictos con los holandeses.

Ensenada en ese momento quiso actuar de la forma más contundente posible con los holandeses, por lo que preguntó a los miembros de la Junta qué medios había para endurecer aún más la represión del contrabando. Éstos le aconsejaron que se ordenara al comandante de la escuadra de corso apresarse cualquier embarcación sospechosa que se le cruzara, reteniendo todas las presas, incluso las dudosas, con la sola prevención de no realizar inspecciones a bordo ni detener a las que estuvieran comerciando legalmente, lo que no era tan fácil dadas las numerosas triquiñuelas utilizadas para burlar las inspecciones y los controles. Es decir, se trataba de aplicar mayor rigor a la represión, no sólo por la presencia constante de buques de la Armada, sino porque era previsible un notable incremento del número de presas¹¹¹².

A modo de correctivo inmediato dirigido al contrabandista, así como para evitar las reclamaciones y los largos procesos jurídicos que siempre seguían a las capturas, en un segundo dictamen los miembros de la Junta recomendaron que las presas declaradas verdaderas por las autoridades portuarias, sin ningún género de duda, en vez de mantenerlas en depósito hasta la confirmación de la sentencia por un tribunal superior, como prescribía la antigua normativa de finales del XVII, aún en vigor, se repartieran inmediatamente entre las partes interesadas (los corsarios que participaban en el corso, las tripulaciones de los buques de la Armada y los oficiales reales de los puertos). El reparto inmediato de una mercancía requisada que hubiera sido declarada “buena presa” por la autoridad competente, significaba un endurecimiento en la aplicación de la normativa que se seguía habitualmente, ya que una vez vendida la mercancía capturada, el contrabandista se despedía de ella y se quedaba sin derecho a reclamar una indemnización.

En este sentido, Eslava, Arriaga y Molinillo supervisaron las instrucciones enviadas desde la Secretaría de Marina al jefe de escuadra

¹¹¹² *Ibídem*, doc. 109, Madrid, 15 de julio de 1752, Eslava, Arriaga y Molinillo a Ensenada: “Añadimos ahora que podrá prescribirse al comandante de los navíos del rey que lo ejecute (el corso) procediendo en él particularmente contra holandeses con vigor y sin usar de aquella moderación y dudas con que se suele perseguir aprender a los tratantes de ilícito comercio de las otras potencias, sino extendiéndose con esta y sus tripulaciones a todo lo que permitan las leyes, manteniendo siempre las presas que se hicieren no claramente legítimas en depósito o su valor. Pero convendrá prevenir al comandante que debe gobernarse con la reflexión de no hacer presas injustas”.

Messía de la Cerda¹¹¹³, en las que se le ordenaba dejar en La Guaira el paquebote y dos jabeques de su escuadra al mando de un oficial de la Armada para que se les incorporaran los guardacostas de la Compañía Guipuzcoana, reforzando así el área de actividad corsaria¹¹¹⁴. Con el resto de las embarcaciones de su escuadra Messía debía patrullar a lo largo del resto de la costa venezolana. Arriaga añadió una recomendación especial a las órdenes de Messía: que incluyera en las derrotas la desembocadura del río Hacha: “poniendo particular cuidado en la ensenada que llaman de Giguero, uno de los parajes más frecuentados por las embarcaciones tratantes”. Para no alertar antes de tiempo a los corsarios ingleses y holandeses sobre el destino de la escuadra, se camufló la empresa, disimulando su destino como si se tratara de una nueva campaña de corso en el Mediterráneo¹¹¹⁵.

También en esta ocasión Arriaga hizo algunas anotaciones al margen del borrador de la instrucción que se iba a enviar a Messía de la Cerda, recomendando que los juicios sobre la declaración de presas y la custodia de las mercancías se hicieran de acuerdo no sólo con las Leyes de Indias y Tratados internacionales sino con las Ordenanzas de Marina, debiendo mantener los oficiales de la escuadra de Cerda en todo momento un comportamiento escrupuloso:

Ciudadará muy mucho D. Pedro de la Cerda de que todos los oficiales y gente de su escuadra guarden y cumplan con exactitud las Ordenanzas de Marina...¹¹¹⁶.

Con esta recomendación Arriaga pretendía evitar que los oficiales de la Armada se convirtieran en meros corsarios, olvidando que pertenecían a una institución de élite. Al hacer hincapié en el cumplimiento exacto de las Ordenanzas de Marina, Arriaga, además, se estaba refiriendo a que sólo se

¹¹¹³ AGS, SM, leg. 402, doc. 115, Madrid, 29 de julio de 1752, Ensenada a Messía de la Cerda, Instrucción de lo que de orden del Rey ha de observar el jefe de escuadra D. Pedro Messía de la Cerda con la de su cargo en el corso de las costas de Tierra Firme a que le ha destinado S.M.

¹¹¹⁴ AGS, SM, leg. 402, doc. 170, a bordo del *Septentrión*, al ancla en La Guaira, a 23 de octubre de 1752, Pedro Messía de la Cerda a Francisco Garganta, *Instrucción de lo que debe ejecutar el capitán de fragata D. Juan Francisco Garganta durante su comisión de corso en las costas de Caracas con el paquebote el Marte de su mando y los dos jabeques Liebre y Galgo que se le agregan.*

¹¹¹⁵ *Ibídem*, doc. 115: “Luego que salga de Cartagena de Levante con todos estos bajeles, omitirá poner en ejecución las órdenes que se le han comunicado sobre transporte de tropas y corso en el Mediterráneo (respecto de que únicamente se han expedido para ocultar su verdadero destino) y hará con ellos su navegación en derecha a la costa de Cumaná, y seguirá recorriendo la de Caracas....”

¹¹¹⁶ *Ibídem*, doc. 170.

podían vender y repartir entre las dotaciones de los buques de guerra y corsarias aquellas mercancías que hubieran sido declaradas como “buena presa” en los juicios que debían realizarse en los puertos donde ingresasen los barcos apresados. Además, la exigencia del cumplimiento exacto de la legislación era una garantía para prevenir reclamaciones posteriores de los armadores y capitanes de los navíos capturados y eludir el pago de indemnizaciones. Debía contribuir también a evitar lo que suscitaba mayor temor en aquellos momentos de neutralidad, provocar un nuevo conflicto internacional¹¹¹⁷.

Por este motivo los tres consejeros de la Junta hicieron especial hincapié en que si Messía de la Cerda, como comandante de la escuadra se viera obligado a amenazar al gobernador de Curaçao con medidas de fuerza para que devolviera los bajeles apresados, lo hiciera como si de una iniciativa propia se tratara, dentro de su responsabilidad como comandante de la escuadra, evitando siempre involucrar al rey¹¹¹⁸.

Pedro Messía de la Cerda recaló con su escuadra en el puerto de La Guaira el 12 de octubre. Avisó al gobernador de Caracas, el teniente general Felipe Ricardos de su llegada y de que conforme a sus instrucciones dejaba en aquel puerto, bajo su tutela, el paquebote *Marte* y dos jabeques para que patrullaran junto con las embarcaciones corsarias de la Compañía Guipuzcoana¹¹¹⁹. El 24 de ese mismo mes partió hacia Cartagena de Indias, patrullando lentamente toda la costa. En la desembocadura del río Hacha avistó cinco balandras que se hicieron inmediatamente a la vela. Al día siguiente pudo apresar una de ellas de nacionalidad inglesa, que llevó presa en su conserva para entregarla a las autoridades de Cartagena de Indias¹¹²⁰.

¹¹¹⁷ AGS, SM, leg. 402, Real cédula del 26 de junio de 1752 sobre depósito de efectos de presas e individuos hasta obtener la aprobación de sus sentencias.

¹¹¹⁸ *Ibidem*, doc. 115: “En caso de que el gobernador de Curaçao no lo haya hecho [devolver las embarcaciones españolas y los pliegos retenidos] pasará D. Pedro de la Cerda desde el río Hacha a presentarse delante de Curaçao con la escuadra, y como de oficio propio escribirá al gobernador de aquella isla con términos vivos e imperiosos, explicándole restituya luego estas embarcaciones retenidas y que de no ejecutarlo tomará sus medidas y obrará contra los holandeses hasta conseguir por sus propios hechos la satisfacción que corresponde a las violencias e insultos que practican las balandras de su nación”.

¹¹¹⁹ Sobre el establecimiento en Puerto Cabello de un destacamento de la Armada formado por dos jabeques y un paquebote para emplearse en el curso entre Cumaná y La Guaira véase: AGS, SM, leg. 402.

¹¹²⁰ AGS, SM, leg. 402, doc. 159, La Guaira, 23 de octubre de 1752, Pedro Messía de la Cerda a Ensenada. Avisando de su llegada a ese puerto sin percances después de 48 días de navegación. En primer lugar se dirigió a Caracas para conferenciar con el gobernador Ricardos y establecer el curso con los tres navíos que dejaba a su mando para patrullar conjuntamente con a la escuadra corsaria de la Compañía Guipuzcoana. Nombró al capitán de fragata Juan

Una vez más quedó patente que las directrices políticas recomendadas por Arriaga a Ensenada de hacer más rigurosa la represión del contrabando en el Caribe, incrementando las dotaciones navales y la presencia de la Armada, eran las mejores armas para luchar contra el comercio ilícito.

10.6 La expulsión de los cortadores de palo ingleses de Honduras.

Esta determinación de Ensenada de combatir con todas las armas a su alcance el incremento del contrabando holandés en Tierra Firme corría paralela con la dura represión contra el comercio ilícito inglés que había ordenado llevar a cabo al virrey de Nueva España en 1749, reflejada en las órdenes de desalojar a los ingleses de los territorios que habían usurpado a la Corona durante la guerra de la Oreja, basándose jurídicamente en el cumplimiento de lo acordado en el Tratado de Aquisgrán¹¹²¹.

Ambas iniciativas representan la mejor muestra de su nueva política para América, basada en la defensa a ultranza de los territorios de la Monarquía, combatiendo de forma efectiva el creciente y descarado contrabando de ingleses, holandeses y franceses y recuperando para la Real Hacienda el comercio del palo de tinte y del cacao. Estos fueron los principales objetivos del enérgico despliegue defensivo ordenado por Ensenada en América, al mismo tiempo que el secretario de Estado, José de Carvajal, y el embajador británico, Benjamín Keene, llevaban a cabo en Madrid las negociaciones para un nuevo tratado de amistad y comercio entre ambas naciones¹¹²². Estas distintas formas de actuar de ambos ministros ponen de

Francisco Garganta comandante de la escuadra resultante. *Ibídem*, doc. 170. Instrucciones para el curso al comandante de la escuadra J. F. Garganta. *Ibídem*, doc. 194, La Habana, 23 de noviembre de 1752, Francisco Cagigal de la Vega a Ensenada.

¹¹²¹ AGI, Contratación, leg. 5102, fols. 168-159, Ensenada a Juan Francisco Güemes de Horcasitas, 8 de mayo de 1749: "Aunque el rey está persuadido a que en consecuencia del Tratado definitivo de paz, de que a V.E. se dirige ejemplar, habrán evacuado los ingleses las islas de Roatán, Utila, Masaguera y Guanaja que se ha entendido ocuparon durante la guerra, para el caso de que no lo hayan hecho (lo que se cree) se previene al gobernador de Campeche y al de la provincia de Honduras lo que entenderá V.E. por las adjuntas copias órdenes que se les comunican con esta fecha. S.M. me ha mandado las remita a V.E. para que se halle en su inteligencia, para que en el caso de que los referidos gobernadores recurran a V.E. con cualquiera motivo, advertido V.E. de la intención del Rey, acuda por su parte con todo el auxilio y las providencias que disponga y faciliten su cumplimiento".

¹¹²² Sobre las negociaciones del tratado anglo-español del 5 de octubre de 1750 véase: OZANAM, D.: "La política exterior...", pp. 661-665. GÓMEZ MOLLEDA, M. D.: "El pensamiento de Carvajal y la política internacional española del s. XVIII" en *Hispania*, XV, nº 57, 1955, pp. 117-137. De la misma autora: "España en Europa. Utopía y realismo de una política", en *Arbor*,

manifiesto las profundas diferencias existentes en la idea de neutralidad que ambos ministros defendían, como tan bien ha explicado José Luís Gómez Urdáñez¹¹²³.

Muy a regañadientes los ingleses abandonaron parcialmente las islas que habían ocupado frente a las costas de Mosquitos y Campeche, entre ellas Roatán. Sin embargo, los colonos desalojados se trasladaron por indicación del gobernador de Jamaica a otros parajes junto a los ríos Valis, Nuevo y Tinto, donde pasaron a engrosar el grupo de cortadores de palo que habían vuelto a asentarse en la región a partir de 1733, después de la expulsión llevada a cabo en 1732 por el gobernador de Yucatán, Antonio Figueroa¹¹²⁴.

En efecto, en 1743 el gobernador jamaicano Trelawny envió a los asentamientos de cortadores de palo a Robert Hodgson como representante suyo con instrucciones escritas en las que se le ordenaba fomentar las relaciones de amistad y cooperación con los indígenas de la región y hostigar a los españoles¹¹²⁵. El fruto de este acercamiento se produjo un año después, cuando Trelawny envió un destacamento de soldados con la orden de construir una fortificación para proteger a los cortadores de palo que habían vuelto a asentarse a los largo de los cauces de los ríos Valis y Tinto. Este fue el primer paso para una nueva ocupación inglesa, aprovechando que durante la guerra de la Oreja las escuadras de la Armada tenían que concentrar su actividad en la defensa de otros puertos más amenazados¹¹²⁶.

A partir de 1749, los colonos procedentes de Roatán, que se sumaron a los que habían regresado a partir de 1733, construyeron diversos ranchos en

1955, pp. 228-240. MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal...*, pp. 248-278.

¹¹²³ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista...*, pp.108-126. "Carvajal y Ensenada, un binomio político" en DELGADO BARRADO J. M. y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (coords): *Ministros de Fernando VI*, pp. 65-92.

¹¹²⁴ AGI, México, leg. 3099, marqués de Casafuerte a Patiño, México, 27 de enero de 1733: "El gobernador de Yucatán, D. Antonio Figueroa, (...) me avisó en la última que tuve suya de 9 de junio de 1732 que habiendo puesto en práctica la expedición que llevaba meditada con un pequeño armamento (...) concluyendo el gobernador en asegurarme que quedaba río Valis y los demás cercanos poseídos de los ingleses más ha de 100 años, libres y desembarazados de esta nación. (...) Le respondí inmediatamente y le previne lo mucho importaba tomar medidas y precauciones para que no volviesen a situarse en Valis (...) encargué a los oficiales reales de Yucatán procurasen con prontitud socorrer y tener bien asistida la guarnición del nuevo fuerte de Bacalar valiéndose de cualesquiera caudales". CALDERÓN QUIJANO, J. A.: *Belice: 1663-1821. Historia de los establecimientos británicos del río Vallis hasta la independencia hispanoamericana*, Sevilla, 1944, p. 139

¹¹²⁵ RAMOS, F.: *El contrabando inglés en el Caribe...*, p. 139.

¹¹²⁶ BPR, ms. li/2817. La Habana, 19 de enero de 1746. *Relación de las poblaciones que tienen los ingleses en la costa de Honduras, perjuicio que causan a los españoles con la unión de los indios y modo de desalojarlos, por Dn. Pedro de Garaycochea.*

los márgenes de los ríos Valis y Tinto, desde donde comenzaron a cortar y exportar a su metrópoli palo de tinte en grandes cantidades, así como a comerciar con los españoles que bajaban hasta ellos guiados por indios chatos desde las regiones del interior de Yucatán. El gobernador de Jamaica apoyó la usurpación territorial, enviando un gobernador militar al frente de una guarnición e incluso un ingeniero que construyó varias fortificaciones. Con mucha frecuencia fragatas de la Armada británica escoltaban las embarcaciones mercantes y patrullaban el Golfo de Honduras para ahuyentar a los corsarios hispanoamericanos, transportando también mercancías en sus bodegas¹¹²⁷.

Después de la expulsión llevada a cabo en 1732, para evitar nuevos asentamientos el virrey, marqués de Casafuerte, había ordenado al gobernador de Yucatán que “se exterminen cualquier reliquia que pueda haber quedado de ellos y que repita los pequeños armamentos con embarcaciones, para que, viéndolos o teniendo noticias de ellos, del empeño y vigilancia que en esto se pone, desesperen de entrar otra vez”¹¹²⁸.

La precariedad de las escuadras de la Armada en Indias a finales de la década de los treinta y durante la guerra había impedido llevar a cabo la vigilancia de las costas hondureñas con la intensidad y frecuencia requeridas¹¹²⁹, hecho que supieron aprovechar los ingleses para ocuparlas de nuevo. Los gobernantes coloniales constataron el gravísimo error que había supuesto la falta de una presencia armada continuada en una zona tan apetecida por los extranjeros, y en 1749, en cuanto acabó la guerra, el virrey facilitó los caudales necesarios para que en Campeche se construyeran y armaran una galera y un bergantín destinados a patrullar el golfo de Honduras¹¹³⁰.

Al ordenar Ensenada al virrey novohispano en 1749 la recuperación de los territorios del virreinato usurpados nuevamente por los colonos ingleses, no sólo pretendía hacer cumplir un tratado de paz internacional, sino que, sobre

¹¹²⁷ AGI, México, leg. 3099, La Habana, 21 de octubre de 1751, Gutierre de Hevia a Ensenada. Informe de noticias que ha podido adquirir del establecimiento de ingleses en Río Tinto por un sujeto que naufragó.

¹¹²⁸ *Ibidem*, marqués de Casafuerte a Patiño, México, 27 de enero de 1733.

¹¹²⁹ *Ibidem*, fols. 10-39. Extracto de lo ocurrido en el expediente sobre desalojar a ingleses y contener a los indios mosquitos de las poblaciones de Río Tinto, Valis y Laguna Azul...

¹¹³⁰ AGI, México, leg. 3099, fols. 220-235, Ensenada al capitán de fragata Antonio de Castañeda, Madrid, 28 de diciembre de 1751: “Tomará V.M. el mando de la galera construida en Campeche. (...) Se previene al gobernador de Campeche envíe a V.M. el bergantín que por disposición del virrey se hizo y armó allí, y V.M. lo unirá a las embarcaciones de su mando”. Es imposible saber el número exacto de embarcaciones fabricadas para patrullar, ya que en cada documento consultado varía la cifra.

todo, trataba de impedir la fraudulenta extracción de palo de tinte realizada por los ingleses desde las costas de Honduras y Campeche, alentados por la creciente demanda de los pañeros ingleses desde la Paz de Aquisgrán.

En efecto, de forma paralela a las medidas defensivas, Ensenada proyectó monopolizar el comercio del palo de tinte de manera similar a cómo lo hacía con el cacao la Compañía Guipuzcoana. Para ello, a principios de 1751, ordenó al intendente de Marina de Cádiz, Francisco de Varas, que convocara a los miembros del Consulado y a los comerciantes de la Carrera con el fin de interesarlos en combatir el contrabando, talar, transportar y comercializar en Europa el palo de tinte¹¹³¹.

Después de varias reuniones, todos los convocados acordaron de forma unánime negarse a asumir esa responsabilidad. Según ellos, porque al no disponer de datos fiables sobre la demanda del producto¹¹³² no podían hacerse cargo de la inversión inicial requerida para el armamento destinado al desalojo de los territorios ocupados, a lo que habría que sumar la financiación para el mantenimiento de una escuadra de guardacostas en Omoa, además del coste de poner en marcha el negocio propiamente dicho¹¹³³.

La negativa del Consulado gaditano motivó que Ensenada decidiera llevar a cabo su propio proyecto comercial. Para ello, en agosto de 1751, convocó al empresario santanderino Juan Fernández de Isla¹¹³⁴ a una reunión en Madrid. Isla ya colaboraba con la Secretaría de Marina en los proyectos de reconstrucción naval del ministro a través del asiento concertado en 1747 para

¹¹³¹ AGI, México 3099, fols. 164-165, Ensenada a Francisco de Varas y Valdés, Aranjuez, 26 de abril de 1751: "Conviniendo mucho al estado y utilidad de estos reinos se evite que los extranjeros corten y extraigan el palo de tinte de las costas de Campeche, río Valis, Yucatán y otros parajes de aquella provincia, en que de mucho tiempo a esta parte se han ocupado en sacarlo, no obstante las reiteradas órdenes que para impedirlo se han comunicado a aquellos gobernadores, prevengo a V.S. de orden del Rey, disponga se junte el Consulado con el comercio de la Carrera para que examinando con la madurez y reflexión que corresponde en punto tan esencial, propongan a S.M., por mano de V.S., el medio o disposiciones que por si sean más adecuadas para embarazar que los extranjeros corten y extraigan el citado palo de tinte y conseguir sea transportado a estos reinos en las embarcaciones que retornaren a ellos para que desde aquí se venda con las ventajas posibles".

¹¹³² Lo cual no deja de ser sorprendente, pues desde 1750 el secretario de la embajada en Londres, Félix de Abreu, informaba a Carvajal y Ensenada de la llegada a Londres de numerosas embarcaciones cargadas de palo de Campeche. Como también hizo el cónsul español en Londres, Andrés Zendrón, al embajador Wall. AHN, Estado, leg. 2126 y AGS, Estado, leg. 6933. Citado en FELICIANO RAMOS, H.R.: *El contrabando inglés...*, p. 189.

¹¹³³ AGI, México, leg. 3099, fols. 183-192. Respuesta del Comercio de Cádiz, 28 de mayo de 1751.

¹¹³⁴ Sobre este personaje: FERNÁNDEZ DE VELASCO, F.: "Don Juan Fernández Isla. Sus empresas y sus fábricas", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* V, Madrid 1901, pp. 81-96, 217-233, 294-311 y 378-387. MAÍSO GONZÁLEZ, J.: *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVII: D. Juan Fernández de Isla y Alvear*, Santander, 1990. CUETO, F.: *El empresario cántabro Fernández de Isla*, Santander, 1990.

suministrar maderas a los arsenales españoles para la construcción de navíos¹¹³⁵. La reunión se celebró con los miembros de una Junta creada para esta cuestión que presidía José Banfi, mano derecha del ministro en la Secretaría de Indias¹¹³⁶, quien había elaborado un primer proyecto para crear una compañía privilegiada que comercializara el palo de tinte¹¹³⁷.

En esa Junta se perfiló un ambicioso plan comercial para monopolizar el comercio del palo de tinte¹¹³⁸, pero para ponerlo en pie previamente había que expulsar militarmente a los ingleses de Honduras, ya que Ensenada no confiaba en obtener ningún éxito mediante las negociaciones diplomáticas impulsadas por el secretario de Estado Carvajal a través del embajador en Londres Ricardo Wall¹¹³⁹. Al contrario de Carvajal y Wall que desde un principio minimizaron los ataques ingleses a embarcaciones y territorios españoles en el Caribe, para no dificultar la utópica neutralidad (que Inglaterra evidentemente no estaba respetando), Ensenada valoró en su justa medida las conscientes y premeditadas agresiones comerciales inglesas llevadas a cabo mediante corsarios y comerciantes y siempre amparadas por las autoridades coloniales y metropolitanas y auxiliadas por la Marina de guerra. Creemos que este aspecto es la clave para entender su política americana, el complot para su caída y el giro político posterior.

En este sentido, en enero de 1751, al mismo tiempo que ordenaba al presidente de la Casa de la Contratación, Francisco de Varas, convocar a los miembros del Consulado, había ordenado al gobernador de Yucatán, marqués de Íscar, en primer lugar organizar una tala de palo a gran escala para la que se le enviarían 60.000 ducados desde La Habana. El plan era ir almacenando el palo hasta que navíos fletados en la península por Isla lo transportaran a la metrópoli para su venta. En segundo lugar, y consecuente con las órdenes de expulsar a los cortadores que había dado al virrey de México, le ordenó promover el corso de particulares contra los navíos mercantes ingleses y los

¹¹³⁵1135 CASTANEDO GALÁN, J. M.: "El asiento singular de Juan Fernández Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero", en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El Derecho...*, pp. 457-475.

¹¹³⁶ GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*, pp. 70-72, 194-196, 216.

¹¹³⁷ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: Centro y periferia en el despotismo ilustrado. Santander ciudad privilegiada, Madrid, 2005, pp. 58-61.

¹¹³⁸ Sobre el proyecto de monopolizar la extracción y el comercio del palo de tinte: BN, ms. 1962-2. GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, pp. 115-118.

¹¹³⁹ GÓMEZ MOLLEDA, M. D.: "El pensamiento...", pp. 117-137. PALACIO ATARD, V.: "La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI" en *Hispania*, 133, 1976, pp. 301-320. OZANAM, D.: "La diplomacia de los primeros Borbones (1714-1759)", en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 6, 1982, pp. 169-193. TÉLLEZ ALARCIA, D.: "La misión secreta de D. Ricardo Wall en Londres (1747-1748)", en *Brocar*, 24, 2000, pp. 49-71. LÓPEZ CORDÓN, M. V.: "Carvajal y la política exterior...", pp. 21-44

cortadores de palo hasta su exterminio. Íscar, autorizado por el virrey de Nueva España, extendió tres patentes, consiguiendo formar una escuadra corsaria de ocho piraguas armadas y tripuladas por unos 200 hombres que destinó a la empresa de desalojar a los cortadores de palo asentados en Valis¹¹⁴⁰.

Los corsarios se dirigieron a la desembocadura del río Valis, donde hallaron 57 embarcaciones inglesas esperando la carga de palo, ya que su porte y calado no les permitía remontar el río. El comandante de la escuadra corsaria decidió adentrarse río arriba, pudiendo apresar 43 embarcaciones menores que se hallaban cargando el palo para pasarlo a las embarcaciones que esperaban en la boca del río y a los 160 cortadores ingleses junto a sus esclavos negros. Al no poder custodiar tantos navíos decidió conservar las 4 mejores balandras para cargar en ellas las arboladuras, jarcias, velámenes y pertrechos de las restantes, que ordenó echar a pique junto con su carga. Mientras retenía a los prisioneros en la desembocadura del río, envió un mensajero al gobernador de Mérida pidiendo refuerzos. Sin embargo, cuando le llegó la respuesta de dirigirse al fuerte de Bacalar, ya se había visto obligado a liberarlos. Al verse cercado por los ingleses, más numerosos, y sin víveres suficientes para aguantar hasta que le llegara la ayuda, negoció liberar a los prisioneros a cambio de conservar las presas¹¹⁴¹.

Fue después de conocer este fallido intento, cuando Ensenada decidió que además de incrementar el curso particular había que organizar una empresa militar de mayor envergadura en la que participaran conjuntamente tropas del Ejército y una escuadra de la Armada que, en aparente misión de curso de Estado, expulsaran a los colonos y destruyeran los asentamientos ingleses.

El 28 de diciembre de 1751 desde la Secretaría de Indias se despacharon órdenes dirigidas al virrey de Nueva España y a los gobernadores de La Habana, Yucatán, Guatemala, Honduras y Nicaragua, así como al comandante de la escuadra de Barlovento D. Gutierre de Hevia y a los capitanes de dos embarcaciones de la Armada destinadas a llevar a cabo la

¹¹⁴⁰ AGI, México, leg. 3099, fols. 193-4, marqués de Íscar a Ensenada, 8 de julio de 1751: "Al recibo de la real orden de 18 de enero de este año dirigida a que continúe el curso en los ríos de Valis para perseguir a los ingleses cortadores de palo de tinte, ya había determinado conceder patentes a todos los que quisieren emplearse en esta comisión (...) cuya deliberación autorizó el virrey a quien di cuenta inmediatamente como a V.E. en cartas de 2 de abril de este año. Por ahora se han destinado 3 sujetos con ocho piraguas bien pertrechadas y equipadas (...) que es armamento competente para hostilizar a los ingleses, y prometo a V.E. dedicar mi mayor atención a perseguirlos por todas las vías que me sean posibles hasta conseguir su total exterminio y abandono de aquellos parajes".

¹¹⁴¹ AGI, México, leg. 3099, fols.195-198, marqués de Íscar a Ensenada, Mérida de Yucatán, 12 de septiembre de 1751.

campaña de expulsión. A todos se les comunicaba la empresa, y se ordenaba a cada uno su participación de una forma concreta y, naturalmente, al virrey se le pedía dinero para financiar la expedición, así como para empezar a cortar palo y fletar una embarcación apropiada para enviarlo a la península¹¹⁴².

Igualmente se ordenó al gobernador de La Habana que designara una fragata y otra embarcación menor de la escuadra de Barlovento para destinarlas al curso frente a las costas de Honduras. Se entregó el mando de esta pequeña escuadra al capitán de fragata de la escuadra de Barlovento, Antonio de Castañeda y Jover, y como su segundo se nombró al teniente de navío Lorenzo de Villafranca. Castañeda debía trasladarse a Campeche con las embarcaciones para incorporar a su escuadra los navíos construidos allí. Las órdenes que le envió Ensenada no pudieron ser más explícitas:

Habiendo resuelto el Rey se resguarde el trato ilícito que tan francamente han hecho hasta ahora los extranjeros en la saca de palo de tinte de Yucatán y en la introducción de mercaderías por la costa de Honduras, ha nombrado S.M. a V.M. para que mande las embarcaciones que se establezcan a este fin. (...) Armadas con tripulaciones que V.M. contemple precisas saldrá con ellas y se dirigirá al curso, resguardando toda la costa hasta Cabo Catoche, precaviendo la saca de palo con más exceso en el río Valis o río Hondo, laguna de Bacalar y río Nuevo, distante pocas leguas de Valis. (...) Es menester un curso perenne, no es útil que a la ejecución de lo que a V.M. se manda precedan grandes aparatos que lo denoten, observará V.M. sigilo en lo que se le previene haciéndolo todo con natural disimulo que es facil a todo el que no dice las cosas si no es cuando para ejecutarlas por su orden es forzoso¹¹⁴³.

¹¹⁴² AGI, México, leg. 3099, fols. 250-253, Ensenada a Pantaleón Ibáñez Cuevas, gobernador de Honduras; fol. 254, Ensenada a Gutierre de Hevia, comandante de la Escuadra de Barlovento; fol. 264, Ensenada a Francisco de Güemes y Horcasitas, conde de Revillagigedo, virrey de Nueva España: le ordena envíe en embarcación de seguridad y a cargo de persona de satisfacción 60.000 pesos de los caudales de sus cajas al gobernador de Yucatán para la empresa de desalojo de ingleses de Campeche, y que en la primera ocasión envíe al gobernador de La Habana igual cantidad para reemplazar la que aquel gobernador haya a su vez enviado con el mismo fin a Yucatán. *Ibidem*, fols. 268-270, Ensenada a Francisco Cagigal de la Vega, gobernador de La Habana; Ensenada a Alonso de Arcos, gobernador de Guatemala. Todas las cartas son del 28 de diciembre de 1751 y en ellas Ensenada comunica la misión de Castañeda, pidiendo su colaboración y la confirmación a cada uno de haber ejecutado lo ordenado. AGS, SM, leg. 401, Madrid, 16 de diciembre de 1751, Ensenada al conde de Revillagigedo, virrey de Nueva España.

¹¹⁴³ AGI, México, leg. 3099, fols 220-235, Madrid, 28 de diciembre de 1751, Instrucción de lo que debe practicar el capitán de fragata D. Antonio de Castañeda, para el resguardo del comercio ilícito en Honduras y costa de Campeche.

Aunque la expedición de desalojo organizada por el gobernador de Yucatán en la primavera de 1751 había fracasado, la campaña de hostigamiento a los contrabandistas ingleses que navegaban por las costas hondureñas, llevada a cabo por corsarios armados por el gobernador de Yucatán, prosiguió desde Campeche¹¹⁴⁴, dando enseguida frutos, que se materializaron en los numerosos apresamientos notificados por el gobernador de Jamaica a su Corte. El duque de Newcastle transmitió las quejas a Wall: “hasta 21 embarcaciones cargadas de palo de Campeche han sido capturadas...”. Este, a su vez, informó a Carvajal y a Ensenada¹¹⁴⁵.

Casi al mismo tiempo en que recibía las noticias de los apresamientos, corroboradas por las quejas del embajador inglés Keene, el ministro decidió dar una vuelta de rosca a su campaña, enviando un nuevo comandante para la escuadra de Barlovento con órdenes de aumentar la presión sobre los mercantes ingleses por todo el Seno mexicano¹¹⁴⁶.

Como complemento de la campaña se había ordenado al ingeniero Luís Díaz Navarro construir un fuerte en el puerto de Omoa, y, aunque las obras avanzaron muy lentamente, ya en 1752 pudo alojar una compañía de soldados. Para el resguardo de la costa se destinó permanentemente un guardacosta al mando del corsario José de Palma¹¹⁴⁷.

La consecuencia del mayor número de inspecciones a bordo realizadas a los navíos ingleses que cruzaban aguas españolas sin justificación aparente¹¹⁴⁸ desde mediados de 1752 fue el aumento del número de presas, y

¹¹⁴⁴ AGS, SM, leg. 402, doc. 4. Declaración de Francisco Goucel, capitán de un registro de Canarias que viniendo de Campeche entró en este puerto el 27 de diciembre de 1751: “El 29 de septiembre salí de Campeche con carga de palo de tinte, hallé tiempos bonacibles pero contrarios. El 23 del mismo mes salió de Campeche un armamento compuesto por dos balandras que por voz general había oído se embarcaron en ellos 200 hombres, 54 de ellos de tropa reglada y los demás de milicias y todo género de gentes, que el que lleva el mando de tierra es un alférez llamado D. José Rosado y de mar los corsarios D. José de Palma y D. Andrés Maguí, y que se estaba haciendo con aceleración otro armamento para Río Tinto”.

¹¹⁴⁵ AHN, Estado, leg. 4.263-1, Wall a Carvajal, 24 de marzo de 1751. AGI, México, leg. 3162, Wall a Ensenada, 24 de marzo de 1751.

¹¹⁴⁶ AGS, SM, leg. 401, doc. 760, Ensenada a Gutierre de Hevia, Madrid, 16 de marzo de 1751: “El Rey ha nombrado a V.S. comandante de la escuadra que debe emplearse en el corso contra navíos de ilícito comercio en el Seno mexicano, en la protección de los del comercio de S.M., en la conducción de los situados a las Islas de Barlovento y en todo lo demás que pueda ofrecerse del servicio de S.M. en aquellos mares, bajo las órdenes del virrey de Nueva España”.

¹¹⁴⁷ FELICIANO RAMOS, H. R.: *El contrabando inglés...*, p. 266.

¹¹⁴⁸ AGS, SM, leg. 402, doc. 35. Veracruz, 12 de junio de 1752, Gutierre de Hevia a Ensenada. En un detallado informe Hevia relata las incidencias de su navegación desde el puerto de Omoa al de Veracruz. El 24 de mayo avistó, persiguió, inspeccionó y capturó una goleta inglesa cargada con palo. El 28 del mismo mes avistó otra balandra inglesa a cuyo capitán, estando bajo tiro de cañón, hizo subir a bordo en donde le enseñó sus despachos y no encontrándose en su bodega otra cosa que la carga reseñada en ellos (azúcar, miel y romo) le

las consecuentes demandas de restitución presentadas por los comerciantes y armadores ingleses se multiplicaron en la Corte londinense, así como las quejas del embajador inglés Benjamín Keene ante Carvajal y Ensenada¹¹⁴⁹. Este hecho, unido a que el acuerdo de amistad y comercio con Inglaterra firmado en 1750¹¹⁵⁰, ponía punto y final a la concesión del Asiento de negros y del Navío de permiso, dejaba sin resolver asuntos importantes como el de la libre navegación y el derecho de visita, fue una de las causas principales de los problemas entre los contrabandistas y los guardacostas hispanoamericanos¹¹⁵¹, y por lo tanto una de las reivindicaciones irrenunciables de Inglaterra¹¹⁵², todo esto hizo que Ensenada pidiera a la Junta para política indiana presidida por Sebastián de Eslava la elaboración de una nueva Ordenanza de curso que regulara todos los puntos conflictivos, como los ya mencionados o los juicios para declarar “buena presa”, y la venta y el reparto de los comisos entre las dotaciones de los navíos y las autoridades portuarias.

Ensenada intentaba acabar de una vez por todas con una ambigüedad que tan bien habían sabido aprovechar los gobernantes ingleses para justificar en sus negociaciones con Wall y Carvajal la creciente presencia de sus contrabandistas en aguas hispanoamericanas: “sus colonias, éstas son sus riquezas, sus tesoros y sus minas, éste es el verdadero y único interés inglés y por él han hecho tantas veces la guerra y endeudado a la nación”¹¹⁵³.

Una clara y exacta ordenanza que legislara el derecho de navegación de potencias extranjeras en aguas de las Indias españolas podía convertirse en el mejor instrumento para frenar las posibilidades de llegar a una guerra que, aunque Ensenada la suponía inevitable, tampoco quería (por mucho que los que promovieron su exoneración así se lo hicieran ver a Fernando VI), porque, en primer lugar, era plenamente consciente de la inferioridad de condiciones del Ejército y de la Armada frente a las fuerzas británicas, hecho que también se conocía en la Corte inglesa gracias a la red de espionaje que había

dejó proseguir su rumbo bien hacia Londres. Destacamos estos dos ejemplos significativos de que junto al elevado contrabando también se comerciaba legalmente.

¹¹⁴⁹ En efecto, desde mediados de 1752, el embajador Keene, como parte de una campaña premeditada para elevar la tensión entre ambas Cortes, presentó quejas constantes ante Carvajal y Ensenada por las capturas de los contrabandistas ingleses, sobre todo por las efectuadas frente a las costas de Honduras, cfr. AHN, Estado, leg. 4294 y 4.277.

¹¹⁵⁰ El Tratado Anglo-Español se firmó el 5 de octubre de 1750, resumen en PALACIO ATARD, V.: “La neutralidad vigilante...”, pp. 301-320.

¹¹⁵¹ Sobre la negociación del nuevo tratado de comercio firmado a finales de 1750 véase: MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo...*, pp. 248-278.

¹¹⁵² AHN, Estado, leg. 4277, 10 de enero de 1753, Carvajal a Wall. MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo...*, pp.392-393.

¹¹⁵³ AHN, Estado, leg. 4277-2, Wall a Carvajal, 20 de septiembre de 1753.

desplegado el embajador Keene¹¹⁵⁴. Y, también por otro lado, porque su gran proyecto de recuperación nacional, bautizado por Gómez Urdáñez como “el espíritu del 49”, sólo podía llevarse a cabo en época de paz: “es preciso que con nadie nos liguemos y que en tranquilidad sólo pensemos en cuidar de nuestras cosas con espíritu de guerra y economía compatible”¹¹⁵⁵. Idea que repetía insistentemente, como por ejemplo al mes siguiente: “en quietud espero se puedan poner en práctica varias ideas que no diré harán temida de todos esta Monarquía, porque sería locura, pero sí que la situarán dentro de poco tiempo de manera que no jueguen con ella, que es a lo más que podemos aspirar”¹¹⁵⁶. Finalmente, promocionar una legislación coherente era consustancial a la idea de proyecto político global que estaba intentando poner en pie: “que el Rey dé a su Monarquía sistema, de que carece dos siglos y medio ha”¹¹⁵⁷.

Mientras los miembros de la Junta trabajaban en la nueva legislación, Ensenada dispuso que el curso debía hacerse siguiendo las instrucciones redactadas por el virrey de Nueva España. Y así se le ordenó al nuevo comandante de la escuadra de Barlovento, Gutierre de Hevia, antes de partir hacia La Habana desde Cádiz, sin prever que la escuadra perdería operatividad al quedar supeditada a tener que recibir órdenes desde México, que tardaban entre cinco y seis meses en llegar a La Habana¹¹⁵⁸, como oportunamente denunció el propio comandante: “se hace bien visible cuánto perjudican al servicio de S.M. las pocas facultades del comandante de estas fuerzas marítimas para obrar según los casos lo requieren y acudir con tiempo

¹¹⁵⁴ Keene a Newcastle, 13 de agosto de 1750: “El plan de Ensenada parece ser el de llenar los cofres del monarca con cerca de cien millones de dólares, permanecer tranquilo y activo hasta ese momento y formar una marina poderosa. Considera que tal vez es posible conseguirlo en el plazo de seis años, al expirar el cual la Corona al hallarse en una posición tan respetable podrá tomar nuevas medidas” citado en GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 109. Véase también “El duque de Duras y el fin del ministerio de Ensenada”, *Hispania*, LIX/1, 201, 1999, pp. 217-249.

¹¹⁵⁵ Archivo Casa de Alba, (A. Alba), caja 272.20, Ensenada a Huéscar, 2 de agosto de 1748, citado en GÓMEZ MOLLEDA, M. D.: “El marqués de la Ensenada a través de su correspondencia íntima” en *Eidos*, 2, 1955, pp. 48-90.

¹¹⁵⁶ *Ibidem*, Ensenada a Huéscar, septiembre de 1748.

¹¹⁵⁷ *Ibidem*, Ensenada a Huéscar, 19 de junio de 1748.

¹¹⁵⁸ AGS, SM, leg. 401, doc. 819, Aranjuez, 11 de mayo de 1751, Ensenada al marqués de la Victoria: “No habiéndose aún concluido la ordenanza de curso que se está haciendo para el modo con que deben hacerle en América los navíos de S.M. y otras embarcaciones armadas en guerra contra las que se emplean en el comercio ilícito en aquellos mares, me manda S.M. prevenir a V.E. advierta al capitán de navío D. Gutierre de Hevia que en este punto se arregle a la instrucción que ha formado el virrey de Nueva España y le entregará con los demás papeles de su encargo el capitán de navío D. José de Rojas” (Rojas había asumido el mando de la escuadra de forma interina al caer enfermo su comandante Montero a quien Hevia iba a sustituir).

a las importancias, sin esperar a las forzosamente remisas y tardías providencias de México, de donde llegan aquí las respuestas a los asuntos a los cinco o seis meses”¹¹⁵⁹.

La denuncia ponía de manifiesto lo anticuado e inapropiado del sistema que regulaba las competencias de las distintas autoridades y sus respectivas jurisdicciones en Indias, al no contemplar ni conciliar la coexistencia de varios gobernantes con mando y jurisdicciones distintas (el virrey y el comandante de una escuadra de la Armada en este caso), ni siquiera en operaciones especiales. No tardó mucho Ensenada en improvisar una solución a las quejas de Gutierre de Hevia, remitiéndole una real cédula con instrucciones para actuar cuando los navíos de su escuadra realizaran presas¹¹⁶⁰.

Cuando el jefe de escuadra llegó a La Habana y asumió el mando de la Armada Guardacostas de Barlovento, en octubre de 1751, el gobernador de Yucatán le pidió dos navíos de su escuadra para cubrir a las balandras corsarias que estaban llevando a cabo la campaña de hostigamiento a los buques ingleses en las costas hondureñas, así como su colaboración en la próxima expedición que estaba organizando destinada a desalojar a los cortadores ingleses del río Valis. Los ingleses se habían percatado de estos preparativos y habían destinado más fragatas de su flota de guerra jamaicana para cubrir a sus mercantes, de donde la necesidad de responder con las mismas armas:

En cumplimiento de reales órdenes me hallo entendido en el desalojo de los ingleses establecidos en algunos parajes de la costa de Honduras aunados con los indios Zambos y Mosquitos, cuya persecución y exterminio particularmente se me encarga hasta aniquilarlos o reducirlos a la obediencia debida a s.m. y considerando necesarias a este fin dos embarcaciones de fuerza que puedan superar las que ingleses han aprontado en aquel destino por haber entendido nuestros proyectos y pedido al excmo. Sr. virrey expida sus órdenes a este puerto, que debiéndose dirigir a v.s., no excuso suplicarle se sirva facilitar su envío con la brevedad posible para aprovechar el tiempo presente que es el oportuno para navegar en aquella costas¹¹⁶¹.

Hevia recibió la carta del gobernador de Campeche a final de diciembre y haciéndose cargo de la situación decidió no esperar a recibir la autorización

¹¹⁵⁹ *Ibidem*, leg. 402, doc. 3, Puerto de La Habana, 1 de enero de 1752, Hevia a Ensenada.

¹¹⁶⁰ AGS, SM, leg. 402, Real Cédula de 26 de junio de 1752, Sobre depósitos de efectos de presas e individuos hasta obtener la aprobación de sus sentencias.

¹¹⁶¹ AGS, SM, leg. 402, doc. 5, Mérida de Yucatán, 26 de septiembre de 1751, marqués de Íscar al comandante de la escuadra de Barlovento, D. Gutierre de Hevia.

del virrey novohispano y enviar una fragata de su escuadra y un jabeque corsario de La Habana a patrullar la costa del golfo de Honduras. A partir de enero de 1752 la presencia permanente de guardacostas corsarios y de buques de la Armada patrullando conjuntamente frente a Honduras contribuyó a aumentar la tensión en la zona. Sobre todo por los numerosos registros efectuados y los consiguientes apresamientos en las ocasiones en que la carga transportada no se correspondía con la indicada en la documentación de la embarcación.

Junto con Hevia partió hacia La Habana, en agosto de 1751, José Manuel Vázquez Prego¹¹⁶², hechura de Ensenada a quien el ministro acababa de ascender a teniente general, nombrándole, además, capitán general de Guatemala pocos meses antes¹¹⁶³. Ensenada lo envió a Indias con el especial encargo de desalojar, a título personal, a los ingleses de Río Tinto, valiéndose para ello de la colaboración de las autoridades de la región¹¹⁶⁴. Hevia habilitó la fragata *La Flora* para que Vázquez pudiera llegar a su destino, reconociendo durante la navegación desde La Habana la costa perteneciente a su jurisdicción¹¹⁶⁵.

La misión encomendada a Vázquez Prego era otro aspecto de la gran ofensiva desplegada por Ensenada, encaminada claramente a acabar con los asentamientos ilegales de los cortadores de palo en Honduras. El ministro había involucrado en la empresa a las principales autoridades del virreinato novohispano, ordenando a los gobernadores de las provincias donde se hallaban los colonos ingleses desalojarlos mediante las armas, recalcando siempre que lo hicieran a título personal. Para apoyarlos en las expediciones, había ordenado, primero al gobernador de la Habana y luego al comandante de la escuadra de Barlovento, enviar navíos de dicha armada a patrullar y cubrir los armamentos corsarios fletados y armados por los gobernadores. Todas las

¹¹⁶² José Manuel Vázquez Prego (Orense, 1705-Guatemala 1753) En 1734 fue nombrado teniente coronel del Regimiento de Ribagorza, en 1742 coronel del Regimiento de Dragones, en 1745 brigadier de Caballería, en 1747 mariscal de campo de los Reales Ejércitos, en 1749 comandante general del Campo de Gibraltar y en 1751 capitán general de Guatemala. Desde 1745 era caballero de Santiago. GONZÁLEZ CAIZÁN C.: *La red...*, pp. 288. AGS, Guerra Moderna, exp. 57. *Ibidem*, DGT, Inv. 2 legs. 35-36. AHN, OO.MM, Santiago exp. 8.593. ANRC, Correspondencia de Capitanías generales, leg. 5, nº 262.

¹¹⁶³ ANDUJAR CASTILLO, F.: *El sonido del dinero...*, pp. 125, 186-187. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*, p. 59, n. 141, p. 67, n. 173.

¹¹⁶⁴ AGI, México, leg. 3099, fols. 353-360, Ensenada a Vázquez Prego, Madrid, 24 de septiembre de 1752.

¹¹⁶⁵ AGI, Contratación, leg. 5102, Gutierre de Hevia a Francisco de Varas, La Habana, 22 de octubre de 1751.

expediciones debían ser financiadas por el virrey, conde de Revillagigedo, con el dinero de las cajas mexicanas.

Dada la trascendencia política del proyecto y sus posibles consecuencias, este fue otro de los temas para los que Ensenada pidió un dictamen a Eslava, Arriaga y Molinillo que le sirviera para justificar sus decisiones ante el monarca. Era evidente que necesitaba justificar sus decisiones.

Aunque los miembros de la Junta desde su constitución no sólo estuvieron al tanto de los proyectos de Ensenada, sino que fueron los que le recomendaron enviar un armamento para desalojar a los cortadores de Honduras, el detonante para solicitarles un dictamen oficial sobre la cuestión se produjo en enero de 1752, cuando se recibió en la Corte una carta del embajador en Inglaterra, Ricardo Wall¹¹⁶⁶, adjuntando una copia que le había hecho llegar Newcastle de otra del gobernador de Nicaragua, el brigadier Fernández de Heredia, que había sido interceptada por corsarios ingleses. En su carta Heredia informaba a Ensenada de los establecimientos ingleses en Río Tinto y otros parajes de la costa de Honduras y de los preparativos para la expedición de castigo contra ellos que estaba preparando en cumplimiento de sus órdenes.

Ensenada decidió aprovechar el incidente y el dictamen que la Junta le presentó el 22 de febrero, recomendando proceder a su expulsión por las armas, para informar a Fernando VI de lo que estaba ocurriendo en sus dominios americanos, solicitándole que aprobara la expedición de desalojo que él ya había puesto en marcha:

He dado cuenta al Rey de la representación de V.E. (Eslava) y V. Ss. (Arriaga y Molinillo) de 22 de febrero próximo pasado en que en cumplimiento de la orden de S.M. para que examinasen las cartas y demás instrumentos remitidos por el brigadier D. Alonso Fernández de Heredia (...) exponen V.E. y V. Ss. el dictamen que forman y providencias que les parece deben aplicarse para hostilizarlos y arrojarlos de aquellos territorios y destruir las fortificaciones y casas que han destruido. S.M. se conforma con todo lo que V.E. y V. Ss. proponen, añadiendo que los preparativos y práctica de la expedición se ejecuten no como dimanados de orden de S.M. sino puramente de resolución del gobernador y capitán general del reino de Guatemala¹¹⁶⁷.

¹¹⁶⁶ La biografía más completa y reciente sobre este ministro: TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Madrid, 2008.

¹¹⁶⁷ AGS, SG, leg. 6799, Ensenada a Eslava, Arriaga y Molinillo, Madrid, 28 de abril de 1752. El dictamen de la Junta de 22 de febrero no se conserva, pero Ensenada hace amplia referencia a su contenido en esta carta.

Ensenada, por lo tanto, comunicó a Fernando VI el conflicto hondureño, es decir, que el rey supo que los cortadores de palo ingleses habían usurpado sus territorios y extraían y traficaban ilegalmente con un producto muy valioso para la incipiente industria textil británica. El monarca aprobó el dictamen de la Junta que recomendaba desalojar a los ingleses por las armas, con la salvedad de que en las órdenes correspondientes no constara como era preceptivo que el armamento se hacía en nombre suyo. El objetivo de obviar que las órdenes se impartieran en nombre del rey era evitar una escalada de violencia que acabara con la neutralidad. Esta precaución ya la había tenido Ensenada cuando, casi un año antes, ordenó a Vázquez Prego:

expeler por todos medios y el de la fuerza a cualesquiera gentes que sin orden o permiso de S.M. los ocupasen, impelido de su obligación de conservar ilesos los territorios de la jurisdicción de su mando¹¹⁶⁸.

Como consecuencia de las órdenes impartidas por Ensenada desde la Secretaría de Indias al virrey de México, a los gobernadores de La Habana, Honduras, Nicaragua, Guatemala y Yucatán y al comandante de la escuadra de Barlovento, empezaron a llegar a la Secretaría de Indias cartas de los gobernantes coloniales implicados en la empresa informando sobre las medidas que ya habían tomado en cumplimiento de la instrucciones recibidas. En abril de 1752 Ensenada pasó esta correspondencia a la Junta para que sus miembros la estudiaran y emitieran un nuevo dictamen¹¹⁶⁹.

Las noticias de los gobernadores coloniales con respecto a la expedición eran desalentadoras y ponían en evidencia la incompetencia de algunas autoridades indianas así como la inseguridad que les creaba la contradicción entre las últimas órdenes recibidas de expulsar por la fuerza a los ingleses y la recomendación de respetar los tratados de paz vigentes.

El virrey, en su carta del 29 de noviembre de 1751, informaba que había decidido suspender la expedición armada hasta recibir una nueva orden expresa del rey, porque el gobernador de Jamaica al enterarse del proyecto había reivindicado los territorios ocupados basándose en el Tratado de Paz de 1670. Mientras esperaba la respuesta de Ensenada, los preparativos habían seguido su curso, confirmando el virrey haber enviado hasta la fecha al gobernador de Campeche importantes remesas de dinero para financiar la construcción de una galera, así como armas y pólvora, y haber ordenado al de

¹¹⁶⁸ AGI, México, leg. 3099, fols. 353-360, Ensenada a Vázquez Prego, Madrid, 24 de septiembre de 1752.

¹¹⁶⁹ *Ibidem*.

Veracruz y a los oficiales reales remitir de sus Cajas cuanto les pidiesen los gobernadores de La Habana, Guatemala y Honduras para financiar hombres, armas y dinero para la expedición.

El virrey, no obstante, también argumentaba que le parecía muy difícil llevar la expedición a cabo con éxito por intervenir en ella tantas distintas autoridades y por el consiguiente conflicto jurisdiccional que iba a provocar. Proponía organizar un armamento de más envergadura, entregando el mando al gobernador de mayor graduación (el de Guatemala, Vázquez Prego), auxiliado por el de Honduras (Pantaleón Ibáñez), y que las fuerzas navales de apoyo fuesen navíos de guerra que se enviasen desde La Habana al mando de un oficial de la Armada y no barcos corsarios, aunque al mismo tiempo pedía también que se remitiesen desde la metrópoli artillería, fusiles y balas para poder armar las pequeñas embarcaciones fletadas en corso. Teniendo en cuenta todo lo que ya había gastado y temiendo lo mucho que aún tendría que pagar si la expedición seguía adelante, así como la amenaza de un nuevo conflicto bélico, sugirió que se negociase con la Corte de Londres el abandono voluntario de los territorios, como habían hecho en Roatán en 1749.

Partiendo de la superioridad de las fuerzas navales inglesas, que además se hallaban avisadas de los preparativos, el conde de Revillagigedo consideraba insuficientes los dos buques de la escuadra de Barlovento que en principio había pedido el gobernador de Yucatán para respaldar a los corsarios y alertaba del gran riesgo de perderlos. Si no se incrementaban las fuerzas navales destinadas a participar en el desalojo, para librarse de tener que responder de alguna pérdida, pidió a Ensenada una nueva orden expresa para llevar a cabo la expedición: “se le dé orden expresa para hacerlo, porque no comprende que los auxilios que se mandan dar lleguen a tanto como exponer a una contingencia las únicas fuerzas que el Rey tiene en aquellos mares”¹¹⁷⁰.

De igual modo, las exposiciones de los gobernadores sobre el desarrollo de las órdenes para la operación que se les habían dado eran

¹¹⁷⁰ AGS, SG, leg. 6799, doc. 122, Dictamen de Sebastián de Eslava, Julián de Arriaga y Francisco Molinillo, Madrid, 24 de mayo de 1752. En él hacen amplia referencia a las cartas del virrey de Nueva España de 29 de noviembre de 1751 y de 3 de febrero de 1752, transcribiendo algunos párrafos como este: “En caso de que se lleve a puro y debido efecto la proyectada expedición contra Río Tinto y demás parajes que indebidamente ocupan ingleses, que ahora queda suspensa, y que si por vía de la Corte de Londres o su ministerio se pudiese conseguir el desamparo de aquellos territorios, como lo han hecho en Roatán sería muy provechoso para la Real Hacienda, pues de lo contrario habrá que gastar muchos Pesos con la incertidumbre del suceso, de que advertidos los ingleses como lo están a fondo, no es dudable se opongan con todas sus fuerzas al intento (...) es necesario armamento mayor y mayor reflexión para entrar y poder salir con lucimiento”.

bastante desoladoras¹¹⁷¹. Todas ellas se pierden en la descripción de las numerosas trabas y dificultades encontradas para ponerlas en pie. Por ejemplo: por falta de artillería y pertrechos no habían podido armar ni pertrechar ni la galera ni las galeotas mandadas construir por el virrey para ser empleadas en el corso, y aunque esperaban poder hacerlo con los aparejos de las embarcaciones que fueran apresando los corsarios, mientras tanto, como estaban fondeadas, la broma las iba deteriorando.

Ante tales noticias, los miembros de la Junta se reafirmaron en la recomendación de expulsión que habían hecho unos meses antes y lamentaron que no se hubiese llevado a cabo como ellos la habían propuesto: de forma contundente y por sorpresa. Ahora, con los ingleses advertidos de la intención de desalojarlos de Honduras, había que proceder desde varios frentes para asegurar el éxito de la empresa.

Para Eslava, Arriaga y Molinillo era evidente que la Corte inglesa apoyaba los asentamientos de los cortadores, ya que habían enviado a Río Tinto a un gobernador al frente de una guarnición y a un ingeniero que había levantado algunas fortalezas estratégicas para proteger los enclaves usurpados de la acción de los corsarios hispanoamericanos y habían destacado al Golfo de Honduras buques de su Marina de guerra para reforzar las operaciones ofensivas de la escuadra de Jamaica. Inglaterra había iniciado una ofensiva bélica sin declaración formal de guerra. Ante semejante despliegue también vieron claramente que nunca se iban a ir voluntariamente de los territorios ocupados en Honduras: había que expulsarlos por la fuerza. Por lo tanto, tal y como estaba el problema hondureño en mayo de 1752, los miembros de la Junta recomendaron a Ensenada que ordenara una expedición militar con garantías de éxito (“para no ofender las armas de S.M.”). Para ello había que actuar en todos los frentes abiertos: los territorios ocupados en el interior de Honduras y a lo largo de los ríos que cruzaban la provincia y en la costa.

Del mismo modo, debido a que la actividad corsaria fomentada por ambas naciones había aumentado la tensión en todo el Caribe, y a pesar de que no esperaban nada de la vía diplomática, vieron que sería provechoso seguir negociando para agotar todas las posibilidades de entendimiento antes de que se produjera una nueva escalada. Por lo cual, también recomendaron que el embajador Wall transmitiera al monarca inglés la indignación de Fernando VI por la política de hechos consumados practicada por el

¹¹⁷¹ *Ibidem*. En el dictamen citado en la nota anterior los miembros de la Junta mencionan haber leído las siguientes cartas remitidas por Ensenada: una del gobernador de La Habana de 7 de diciembre de 1751; otra del gobernador de Nicaragua y seis del de la provincia de Honduras, escritas entre el 30 de septiembre y el 31 de octubre de 1751.

gobernador de Jamaica para consolidar las usurpaciones, que era la decisión que realmente ponía en peligro la neutralidad. Para mantener la armonía entre ambas coronas, por la que ambos monarcas habían apostado tan vehementemente, Wall debía exigir que se esperaba del rey inglés que impartiera órdenes contundentes dirigidas al gobernador jamaicano “y al que se finge de Río Tinto” para retirarse de los parajes ocupados. En la misma línea, había que transmitir al embajador inglés en Madrid Benjamín Keene el profundo malestar de Fernando VI, dejándole claro que sólo se esperaba una rectificación de su Corte.

Como la política de hechos consumados de Inglaterra vaticinaba el fracaso de la vía diplomática, mientras políticos y diplomáticos agotaban sus posibilidades, Eslava, Arriaga y Molinillo recomendaron encarecidamente a Ensenada proseguir con las medidas militares. En este sentido había que reiterar al gobernador de Guatemala, Vázquez Prego, sus órdenes iniciales de llevar a cabo el desalojo, valiéndose de la experiencia y conocimientos de la región de los gobernadores de Nicaragua, Fernández de Heredia, y de Honduras, Ibáñez Cuevas, y recalcando que lo hiciera cuanto antes y a título personal. Si no había ejecutado las órdenes recibidas a la llegada de los nuevos pliegos, debía suspender momentáneamente cualquier preparativo ostentoso en curso, para no llamar la atención de los ingleses y evitar que se fortificaran aun más en las regiones ocupadas y que el Almirantazgo enviara refuerzos navales.

Vázquez Prego debía tomar medidas para evitar por todos los medios el progresivo deterioro de los navíos construidos para el corso, ordenando su habilitación inmediata, (incluso escasamente armados) para utilizarlos en patrullar permanentemente la costa cercana a Río Tinto y, si fuera posible, en apresar embarcaciones inglesas, haciendo constar siempre en las instrucciones impartidas a los corsarios que debían mantener que actuaban por cuenta propia. El gobernador de Yucatán debía seguir concediendo licencias a los corsarios de Campeche para que prosiguieran los armamentos contra Valis. De este hostigamiento continuado se prometían mayores éxitos que de una expedición de desalojo ostentosa pero seguramente improvisada y mal organizada.

Consideraron que por el momento debía suspenderse el envío de la fragata y el bergantín de la Armada desde La Habana, pues su presencia en el golfo hondureño provocaría el envío de más buques de guerra desde Jamaica, dejándolos en inferioridad de condiciones en el caso seguro de un enfrentamiento. Independientemente de estas medidas disuasorias de desgaste, Vázquez Prego debía elaborar en secreto un plan de gran envergadura para una expedición de desalojo conjunta del Ejército y la Armada, que debía ser aprobado por el rey, como así se hizo:

Manda S.M. que con todo secreto y disimulo llame V.E. (...) a D. Pantaleón Ibáñez Cuevas y a los demás sujetos que parecieren a V.E. son más a propósito y de ocular conocimiento de Río Tinto y demás partes donde se hallan intrusos los ingleses y que, confiriendo con ellos (...), se tengan adelantadas las providencias y el medio de conseguir la expedición para la cual se enviarán en todas las embarcaciones que saliesen de estos reinos la artillería, pertrechos y armas que se consideren precisas para no arriesgarla (...) en inteligencia de que es el ánimo de S.M. que en el ínterin no se ha de suspender la continuación de hostilizarlos con pequeños armamentos¹¹⁷².

Los miembros de la Junta, firmemente convencidos de que el monarca aprobaría sin reparos la expedición que garantizara el desalojo definitivo, recomendaron a Ensenada que todos los navíos de guerra que fueran a La Habana llevaran artillería, armamento variado y su correspondiente balería; y de forma muy especial, el envío de dos ingenieros al puerto de Omoa para construir lo antes posible una fortaleza y defensas costeras que cubrieran la entrada al golfo de Honduras. El puerto fortificado serviría de refugio tanto a los bajeles corsarios como a los buques de la Armada. También debía convertirse en la base de operaciones de una escuadra guardacostas de la Armada, destinada a patrullar permanentemente esa región, así como en almacén de depósito de las presas efectuadas, del mismo modo en que ya venía operando con éxito en La Guaira y en Puerto Cabello la escuadra de Messía de la Cerda junto a los corsarios de la Guipuzcoana. Una vez construidas las defensas con sus correspondientes baterías de cañones, su efecto disuasorio no tardaría en desanimar a muchos intrusos de adentrarse en el golfo de Honduras.

Ensenada hizo suyo el dictamen de la Junta y redactó sus siguientes órdenes a Vázquez Prego siguiéndolo casi al pie de la letra¹¹⁷³. En definitiva, el dictamen no era nada ambiguo como afirman Juan Molina Cortón¹¹⁷⁴ y Diego Téllez Alarcía¹¹⁷⁵, por recomendar una estrategia doble, la diplomática y la militar, sino que más bien refleja una reconsideración de las órdenes impartidas hasta entonces en función de las recientes actuaciones inglesas y de las noticias recibidas de los gobernadores de las plazas implicadas sobre lo practicado hasta entonces, teniendo en ella un peso especial el fallido intento de expulsión protagonizado por Vázquez Prego. Es decir, suponía un

¹¹⁷² AGI, México, leg. 3099, Madrid, 26 de junio de 1752, Ensenada a Vázquez Prego.

¹¹⁷³ Ibidem.

¹¹⁷⁴ MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo...*, p. 401-402.

¹¹⁷⁵ TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 184-185.

renovado y completo proyecto defensivo, sin renunciar a ninguna posibilidad de solución negociada. Si el nuevo proyecto se llevaba a la práctica con contundencia, celeridad y constancia, según Eslava, Arriaga y Molinillo, garantizaría que “no quedarían ingleses en el término de dos años en toda la costa”.

Muchas de las propuestas de los miembros de la Junta coincidieron con las del virrey. Sin embargo, detrás de la decisión de dejar el protagonismo del desalojo y del proyecto defensivo a la Armada, está la mano de Arriaga. La recomendación de incrementar “el curso del rey” llevaba consigo el establecimiento de más escuadras guardacostas, y se basaba en su propia experiencia. Recordemos que Arriaga lo había practicado con éxito en el Caribe y el Atlántico durante la guerra contra Inglaterra y posteriormente en la campaña del Mediterráneo contra los argelinos. Igualmente, durante su estancia en Caracas había reclamado insistentemente al virrey y al comandante de la escuadra de Barlovento que se incrementara la presencia de buques de la Armada en la costa venezolana¹¹⁷⁶.

Frente a las farragosas campañas por tierra en un medio geográfico y climático muy hostil, que se saldaban con un elevado número de bajas por enfermedades tropicales y de desertiones de la tropa y marinería embarcadas, Arriaga, el único marino de la Junta, impuso su punto de vista, recomendando, una vez más, por su mayor operatividad, el “curso del rey” como el mejor sistema defensivo para las Indias en general y para llevar a cabo la expedición de desalojo en particular.

Eslava y Molinillo comprendieron que había que encomendar a la Armada el grueso de la expedición y, respetando la experiencia profesional de su compañero Arriaga, asumieron y recomendaron su tesis de combatir el contrabando en las Indias incrementando el curso de Estado mediante escuadras guardacostas, es decir, incrementando la presencia de la Armada.

En julio de 1752, apenas un mes después de haber emitido este dictamen decisivo, los miembros de la Junta, respondiendo a una consulta del ministro, motivada por el apresamiento de un mercante español por corsarios holandeses y su retención en Curaçao, se reafirmaron en su postura, recomendando al ministro endurecer el curso también contra los holandeses en Tierra Firme, aumentando la presión sobre los bajeles holandeses con los que se topasen los guardacostas españoles e incrementando la presencia de la Armada en la zona mediante el envío de más navíos de guerra, bien de la escuadra de Barlovento o de los destinados en La Habana, y en su defecto,

¹¹⁷⁶ AGS, SM, leg. 401, docs. 640 y 625.

desde España¹¹⁷⁷. Ya describimos anteriormente cómo Ensenada también asumió esta recomendación y envió una escuadra de guerra a Cartagena de Indias, reforzando al mismo tiempo con otra escuadra de tres navíos más el escuadrón guardacostas de la Compañía Guipuzcoana.

A lo largo del presente trabajo ha quedado sobradamente claro cómo el curso promovido por el Estado con la función de guardacostas había convertido a los corsarios necesariamente en una especie de cuerpo auxiliar de la Armada para garantizar la defensa de las Indias. Teniendo en cuenta las connotaciones negativas asociadas tradicionalmente a la actividad corsaria, creemos oportuno explicar algunas características del curso que recomendaba Julián de Arriaga a Ensenada para incrementar la defensa de los territorios caribeños y de los navíos españoles que navegaban en esos mares, ya que no tiene nada que ver con la actividad filibustera a la que tradicionalmente suele asociarse.

La diferencia fundamental del curso practicado por los españoles frente al de ingleses, holandeses y franceses es que siempre fueron acciones defensivas. Por el contrario, los corsarios-piratas extranjeros siempre atacaron navíos españoles para capturarlos y apropiarse de los bienes que transportaban o puertos y territorios costeros, en algunos de los cuales se asentaron para explotar sus riquezas naturales y comerciar con sus pobladores.

El corsario hispanoamericano justificaba su actividad porque contribuía a recuperar la plata, los bienes y, ocasionalmente, los territorios de la Corona que le habían sido robados violentamente por piratas extranjeros eventuales o profesionales, detrás de los que se encubrían comerciantes e incluso oficiales de la Marina británica o francesa. En este sentido los corsarios españoles sólo operaron en aguas españolas americanas, sin atacar las plazas de las colonias inglesas y francesas en América.

Como los piratas y corsarios extranjeros, los españoles dedicados al curso fueron en su mayoría aventureros que destacaban en la sociedad criolla y que arriesgaban sus fortunas personales para armar un navío en corso, operación que requería la adquisición de la embarcación, su armamento correspondiente, el pago de fianzas al obtener la patente y el mantenimiento de dotaciones y tripulaciones. El corsario generalmente ofrecía a los gobernadores coloniales sus servicios a cambio de la mencionada patente, que le permitía actuar legalmente en la mar contra los contrabandistas que

¹¹⁷⁷ AGS, SG, leg. 6799, doc. 107, Eslava, Arriaga y Molinillo, *Informe sobre el modo de evitar el trato ilícito de los holandeses en las costas de Cumaná, Caracas y Tierra Firme*, Madrid, 4 de julio de 1752. *Ibidem*, doc. 109, Eslava, Arriaga y Molinillo a Ensenada, 15 de julio de 1752.

atacaban navíos españoles. Estaban obligados a llevar siempre la patente a bordo para garantizar que actuaban en nombre del rey de España que, a diferencia de sus homólogos ingleses y holandeses, no participaba en las empresas¹¹⁷⁸.

Las primeras Ordenanzas para el curso americano fueron promulgadas por la reina Mariana de Austria el 22 de febrero de 1674 y, además de regular aspectos de la actividad corsaria como las presas, su reparto, la jurisdicción del armador o el tratamiento a los prisioneros, contribuyeron a reevaluar el desprestigiado oficio de corsario al equiparar los servicios que prestaba el corsario a la corona con la actividad de los oficiales de la Armada¹¹⁷⁹.

Cuando a partir del tratado de Paz de Aquisgrán, en 1748, quedaron revocados el Asiento de negros y el Navío de permiso, que habían justificado la presencia en aguas americanas españolas de embarcaciones inglesas y dado cobertura al consiguiente contrabando, y se firmó el tratado comercial con Inglaterra de 1750, para regular asuntos tan trascendentes como el derecho a la libre navegación o la restitución de presas, a instancias de Ensenada y a partir de 1752 se reunieron varias juntas consultivas presididas por Eslava.

El objetivo era la redacción de una nueva Ordenanza de curso. Hasta que se trasladó a Cádiz Arriaga también participó en la tarea, siendo el primer fruto del trabajo de la junta, la redacción de una Real Orden para evitar abusos en la concesión de patentes por los gobernadores hispanoamericanos¹¹⁸⁰. Sin embargo, después de la marcha de Arriaga a Cádiz el trabajo de la junta se estancó.

Junto a Eslava y Molinillo, Ensenada tuvo que incorporar a cuatro nuevos miembros, todos ellos marinos experimentados en el curso americano para dar a la junta un nuevo impulso¹¹⁸¹. A lo largo de 1753 y 1754 los miembros de la junta avanzaron bastante en la redacción de la nueva ordenanza y emitieron varios dictámenes¹¹⁸² que, debido a los cambios en la

¹¹⁷⁸ LUCENA SALMORAL, M.: *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Madrid, 2005, pp. 277-280.

¹¹⁷⁹ AGS, SM, leg. 524. Ordenanza de la reina Mariana prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el curso.

¹¹⁸⁰ FELICIANO RAMOS, H. R.: *El contrabando inglés...*, p. 276. R.O. de 10 de octubre de 1752 en AGI, Caracas, leg. 894.

¹¹⁸¹ AGS, SG, leg. 6799, doc. 147. Los marinos que Ensenada incorporó a la Junta presidida por Eslava fueron el teniente general de la Armada y ministro del Consejo de Indias José Cornejo, el jefe de escuadra Benito Antonio Spínola, Joaquín de Aguirre y Oquendo y José de Iturriaga. Sobre las deliberaciones de esta Junta véase: MIJARES PÉREZ, L.: "Programa político para América...", pp. 82-130.

¹¹⁸² AGS, SG, leg. 6799, doc. 149. Madrid, 19 de enero de 1753. *Ibidem*, doc. 176, (s.f.) *Ibidem*, doc. 178, Madrid, marzo de 1753. *Ibidem*, doc. 199, abril de 1754.

política defensiva en Indias promovidos por Ricardo Wall tras la caída de Ensenada, no fraguaron en la promulgación de la Ordenanza.

A instancias de Carlos III se volvió a reunir una junta en 1761 presidida por Arriaga, siendo ya ministro de Marina e Indias, a quien el rey encomendó personalmente una nueva redacción que finalmente fue promulgada el 1 de febrero del año siguiente. La *Ordenanza prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el curso de particulares contra enemigos de la Corona* modificaba y actualizaba muchos puntos de la de 1674¹¹⁸³.

Naturalmente, aunque se tuvieron en cuenta los trabajos realizados por las distintas juntas hasta la caída de Ensenada, Arriaga dejó su impronta en ella. Dos de sus cincuenta artículos, los números 48 y 49 equipararon la actividad del corsario, cuando actuaba al servicio de la Corona, a la de los marinos de guerra, concediendo a todos los enrolados el fuero de la Marina mientras estuvieran a bordo. Por el contrario, la preocupación de Arriaga por dignificar la profesión del marino de guerra evitando equipararlo a un corsario quedaba patente en el artículo 25, que establecía la pena de expulsión de la Armada para aquellos oficiales que se apropiasen de cualquier objeto de los navíos capturados o de mercancías apresadas.

A principio de agosto de 1752 Arriaga abandonó la Corte para dirigirse a Cádiz a tomar posesión de sus nuevos cargos, dejando por tanto de participar en las reuniones de la Junta. El fiscal del Consejo de Indias, amigo y hechura de Ensenada, Manuel Pablo de Salcedo, ocupó su vacante cuando en la Junta se trataron asuntos que requirieron asesoramiento jurídico¹¹⁸⁴. En septiembre los miembros de la Junta emitieron un nuevo dictamen teniendo en cuenta las últimas noticias que se habían recibido en la Corte del virreinato mexicano sobre la cuestión hondureña durante los meses de julio y agosto, firmado ya por Salcedo¹¹⁸⁵.

En cualquier caso, el mayor rigor de las medidas represivas contra el contrabando así como la expedición de castigo contra los cortadores de palo en Honduras estaban en marcha. Ensenada utilizó los dictámenes de la Junta elaborados a partir de las recomendaciones de Arriaga para apoyar política y jurídicamente ante el monarca las decisiones que había tomado. Sin embargo, aunque informó de las ocupaciones ilegales de los ingleses en Honduras a

¹¹⁸³ AGS, SM, leg. 540, Buen Retiro 19 de enero de 1762. AGS, SSH, leg. 49. Buen Retiro, 16 de febrero de 1762, Arriaga a Esquilache.

¹¹⁸⁴ GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*, pp. 74, 78, 80-81, 207-208, 281.

¹¹⁸⁵ AGS, SG, leg. 6799, doc. 33, Madrid, 29 de septiembre de 1752. Informe sobre el contenido de las cartas que últimamente se han recibido del Presidente de Guatemala y otros y sobre el proyecto de Pedro Flores de Silva para desalojar a los ingleses de Río Tinto.

Fernando VI, y a pesar de que el rey aprobó la campaña de desalojo puesta en marcha en 1751, para no agobiarle, muy probablemente, no le detalló ni el verdadero alcance, ni la magnitud de las medidas aprobadas en julio de 1752, apoyándose en el dictamen de Eslava, Arriaga y Molinillo: una expedición militar por tierra apoyada por un ataque naval en toda regla.

Este fue el hecho que aprovecharon sus enemigos políticos en 1754 para precipitar su caída, presentando al rey la expedición de desalojo de los ingleses como si se tratase de una guerra encubierta declarada unilateralmente por Ensenada a Inglaterra. Sólo la torticera manipulación de los hechos que presentaron al monarca Wall, convertido en secretario de Estado¹¹⁸⁶ a raíz de la muerte de Carvajal el 8 de abril de 1754, y el duque de Huéscar, explica la sorpresa del monarca ante los hechos que ambos personajes le presentaron y que, desde su debilidad emocional, claudicara a la enorme presión a la que fue sometido y aprobara la exoneración de Ensenada, el único ministro realmente preocupado por defender los intereses de la Corona española en América.

¹¹⁸⁶ El nombramiento se efectuó el 15 de mayo de 1754, AHN, Estado, leg. 3497 y leg. 2499.

CAPITULO11 ARRIAGA EN CÁDIZ, 1752-1754.

Detrás del nombramiento de Arriaga como intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación no sólo hay que ver una recompensa al trabajo bien hecho en el sometimiento del motín caraqueño. En primer lugar, Ensenada, en el reparto de sus muchas competencias entre personas de su máxima confianza, le había destinado para hacerse cargo de las de la Marina, y así se lo comunica confidencialmente al confesor real, su amigo, el padre Rávago, en 1751:

Quedaremos en que Villadarias ha de entender en lo de ejército, Arriaga en lo de Marina, Mendoza en el ministerio y Gordillo en lo de Casas Reales. Para lo de clase de Hacienda, que es lo más grueso y que requiere muchos ojos, buscaremos gentes de integridad incorruptible; y aunque yo estaré a la mira de todo, será sin descubrirme, porque en tanto se conseguirá el fin de la transacción en cuanto se haga sin sonar Rey ni ministro de Hacienda. Vale¹¹⁸⁷.

Por otro lado, cuando se produce el nombramiento, en noviembre de 1751, ya ha puesto en pie su ambicioso proyecto de rearme naval y desde principios de 1752 la actividad en los departamentos Marítimos era, en palabras de José Luís Gómez Urdáñez, un verdadero Babel¹¹⁸⁸.

Para hacernos una idea: durante el tiempo que Arriaga permaneció en Cádiz, entre 1752 y 1754, al mismo tiempo que se levanta el nuevo arsenal de La Carraca, se construyen 4 navíos de 70 cañones, nueve fragatas y dos paquebotes¹¹⁸⁹ siguiendo (a pesar de la oposición del veterano constructor Ciprián Aufrán) el método de construcción inglés introducido precipitadamente

¹¹⁸⁷ Carta reservada de Ensenada a Rávago adjuntándole su *Representación* de 1751, transcrita por OZANAM, D.: en *Cuadernos de Investigación histórica*, 4, 1980, pp. 67-124, citado en GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 125.

¹¹⁸⁸ "Al despuntar ese año el marqués había logrado que los arsenales de la Cartagena, Cádiz, Ferrol y Guarnizo, así como algunas fábricas como la de Sada, Liérganes y La Cavada, o minas como la de Almadén, fueran un verdadero Babel...". *Ibíd.*, p. 256.

¹¹⁸⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: "La construcción naval española en el siglo XVIII. En busca del equilibrio en los sistemas constructivos", en MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M. (coords): *España en el comercio Marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2009, pp. 289-318. La cita en p. 302.

por Jorge Juan, quien además, se ha traído de Inglaterra tres constructores, ayudantes y numerosos operarios¹¹⁹⁰.

La propia dinámica de tanta y tan variada actividad genera problemas y conflictos de toda índole, por lo que es comprensible que Ensenada necesite a la persona de su máxima confianza en los asuntos de la Marina al frente de la supervisión y del control. Mientras el anciano Varas y Valdés pudo realizar tal función con eficacia en el Departamento Marítimo de Cádiz, Ensenada retuvo a Arriaga en Madrid como asesor de política indiana. Sin embargo, con el incremento de la actividad llegó un momento en el que los problemas superaron a Varas y Valdés, por lo que el ministro decidió cambiar el asesoramiento de Arriaga por su faceta de gestor y supervisor, enviándole a Cádiz.

11.1 Arriaga, Intendente General de Marina.

El principio de la profunda reforma auspiciada por Ensenada para la Marina necesariamente giró en torno a la construcción de los arsenales en Ferrol, Cartagena y Cádiz, destinados a ser los centros para la construcción de los muchos bajeles previstos, así como de las industrias auxiliares. Y desde estas distintas perspectivas ha sido estudiada por varios investigadores¹¹⁹¹.

¹¹⁹⁰ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española...*, pp. 49-55, 68-71. Cada uno de los constructores fue enviado a un departamento. Ricardo Rooth a Ferrol, Matheo Mullan a Cádiz y Eduard Bryant a Cartagena.

¹¹⁹¹ Al citado estudio sobre el arsenal de La Carraca habría que añadir: BLAS DOMÍNGUEZ, J.: "Las construcciones navales en el Ferrol del Caudillo", en *Revista General de Marina*, 133, 1.947, pp. 543-550. MEIJIDE PARDO, A.: "Contribución a la historia naval de Galicia. Los arsenales de El Ferrol en el siglo XVIII", en *Congreso Internacional de Historia dos Descubrimientos*, Lisboa, 1961. "Aportación a la historia industrial coruñesa. Las fábricas textiles de Sada (1675-1762)", en *Revista del Instituto José Cornide*, VI, 1965, pp. 77-126. *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, Coruña, 1984. MERCAPIDE COMPAINS, N.: *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero. (Desde sus orígenes hasta el año 1800)*, Santander, 1974. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: "Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos" en *Estudios, Departamento de Historia Moderna. Universidad de Zaragoza*, Zaragoza, 1975. MERINO NAVARRO, P.: "Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español", en *Áreas*, 1, 1981, pp. 39-52. PINERA DE LA A.: "El ingeniero militar Sebastián Feringan constructor del Real Arsenal de Cartagena", en *Revista de Historia Naval*, III, 1985, pp. 11-39. PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M^a T.: *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid 1992. SUÁREZ GRIMÓN, V.: *Construcción naval y tráfico Marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del s. XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993. CASTANEDO GALÁN, J. M.: *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, 1993. ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*, Guipúzcoa, 1997. RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A.: "El arsenal de Ferrol" *Revista general de Marina*, vol. 253, nº 8-9, 2007, pp. 289-304. MAURÍ, R.: "Ensenada y el real astillero de Guarnizo",

La situación en el arsenal de La Carraca en Cádiz era especialmente conflictiva debido a la rivalidad que suscitó el nuevo método de construcción naval inglés auspiciado por Jorge Juan entre los antiguos constructores, encabezados por el capitán de la maestranza, Ciprián Autrán, el propio Jorge Juan y los técnicos ingleses recién llegados encabezados por el constructor Mateo Mullan. Otro tanto ocurría con la construcción del nuevo arsenal de La Carraca que se venía realizando según el proyecto de Ciprián Autrán¹¹⁹².

Las críticas de Jorge Juan al proyecto encienden aún más su pugna con Autrán y, como consecuencia, Ensenada ordena paralizar la construcción de parte de los edificios proyectados hasta la llegada a La Carraca del propio Jorge Juan. A continuación nombra a Juan Gerbaut ministro principal y comisario ordenador del Astillero y le encarga poner orden en los presupuestos y supervisar la ejecución de las obras del arsenal¹¹⁹³. La situación conflictiva y el caos reinante en el departamento gaditano en la primavera de 1752 que explica José Quintero, superan al anciano intendente general de Marina, Varas, y obligan a Ensenada a ordenar la redacción de una *Relación Instructiva* complementaria a la *Instrucción de Arsenales*¹¹⁹⁴. Además decide enviar a Arriaga urgentemente a Cádiz encargándole de su ejecución y de solucionar los múltiples problemas surgidos por la aplicación del nuevo sistema de construcción inglés (aplicado también en las carenas), por la construcción del arsenal, por el abastecimiento de maderas y por la llegada de nuevo personal de maestranza, aunque para ello tenga que prescindir de su participación en la Junta.

Así pues, Arriaga fue enviado a Cádiz con instrucciones precisas de Ensenada para impulsar y coordinar la puesta en marcha del paquete de reformas más importante del siglo para engrandecer la Marina. A las atribuciones inherentes a su doble cargo de intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación sumó otras muchas, relacionadas con

Brocar, 25, (2001), pp. 123-136. ORTEGA PEREYRA, O.: *El Real Arsenal de la Habana*, La Habana, 1998.

¹¹⁹² QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp.125-133.

¹¹⁹³ AGS, SM, leg. 145. *Ibidem*, leg. 146, La Carraca, 25 de enero de 1752, Gerbaut a Ensenada confirmándole haberse incorporado al ministerio del arsenal. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 129-131 y 270.

¹¹⁹⁴ AGS, SM, leg. 321, junio de 1752. "Relaciones Instructivas de distintos artículos que convendrán se manden observar al comandante, ministro, capitán de maestranza y demás individuos empleados en los reales arsenales para el mejor apresto de carenas y construcción de bajeles de S.M. con la regularidad de toda buena armonía y ahorro de la Real Hacienda, que por no hallarse al presente en observancia, en contravención de la mayor parte de la Instrucción de los mismos arsenales se nominarán con otros artículos no prevenidos en ella que será conveniente se pongan en ejecución por haber demostrado la experiencia la necesidad de su práctica como se manifestará todo en la forma siguiente"

los nuevos proyectos puestos en marcha por Ensenada, que dieron lugar a la gran actividad administrativa que desarrolló durante los dos años que permaneció en Cádiz, reflejada en la cuantiosa documentación de oficio de estos años conservada en los archivos de Simancas, General de la Marina y del Museo Naval de Madrid.

Durante el tiempo que Arriaga estuvo en Cádiz, entre agosto de 1752 y agosto de 1754, que en palabras de José Quintero fueron los años más florecientes de La Carraca¹¹⁹⁵, pasó por las manos del intendente general de Marina una ingente cantidad de correspondencia de oficio con Ensenada y Alonso Pérez Delgado¹¹⁹⁶, primer oficial de la Secretaría de Marina y mano derecha del marqués en la administración de los asuntos de Marina, que controló y coordinó directamente la realización de los distintos proyectos, siendo Jorge Juan el factótum de todos los relacionados con la construcción naval y los arsenales. La correspondencia refleja claramente que Arriaga conoció en profundidad los proyectos y, necesariamente, se relacionó con los encargados de llevarlos a cabo: constructores y asentistas por un lado, así como también, por otro, con los oficiales del Ministerio del Departamento gaditano¹¹⁹⁷.

Arriaga asumió el mando de la Intendencia General de Marina (así como el de la Casa de la Contratación) durante la primera semana de agosto de 1752, puesto que de estas fechas son las primeras cartas que envía a Ensenada, tras haberse instalado en la sede gaditana destinada como residencia del presidente de esta última institución. En ellas le anuncia haber encontrado la casa idónea para ubicar la "oficina de Marina" por su proximidad a la de la Contratación, ya que, dado el gran volumen de variados asuntos de los que iba a tener que ocuparse, intentaba ser práctico, ubicando la oficina de

¹¹⁹⁵ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 266.

¹¹⁹⁶ Alonso Pérez Delgado (Alcoy, Alicante, 1707-Madrid, 1775) Contador de navío desde el 10 de enero de 1729. Desde 1736 hasta 1742 fue oficial de la Secretaría del Almirantazgo, simultaneando el puesto con los de comisario provincial de Marina (1738) y comisario real. En 1742 pasó a la Secretaría de Marina como oficial cuarto. Ascendió a oficial tercero en 1743, en 1747 a oficial segundo y en 1748 a oficial primero, cargo en el que permaneció hasta su destitución en 1754 a consecuencia directa de su estrecha y fiel colaboración con Ensenada. Tras el indulto de Ensenada, su superior y amigo, regresó a Madrid donde Carlos III le reconoció sus servicios a la Corona y le devolvió a la actividad pública. En 1761 fue nombrado intendente de la provincia de Segovia, en 1763 de la de Burgos y en 1764 de Castilla con el Corregimiento de Zamora. En 1765 fue corregidor de Madrid y consejero de capa y espada del Consejo de Guerra cargo en el que permaneció hasta su cese en 1773. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...*, pp. 97-99, 192-194, 215-216, 275-276. PANDO VILLARROYA, J, L.: *La administración en la Armada Española*, Madrid, 1985, p.46. ANDUJAR CASTILLO, F.: *Consejo y consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada 1996, p. 251.

¹¹⁹⁷ AGS, SM, legs. 321, 322, 323.

la Intendencia General de Marina lo más cerca posible de la de la Casa y de su alojamiento¹¹⁹⁸.

Su propuesta de adquirir la casa para sede de la oficina de Marina le fue aprobada de inmediato. Sin embargo tuvo que negociar su desalojo con el Consulado gaditano, que tenía en ella su contaduría, escribanía y archivo, acordando darles de plazo hasta finales de octubre¹¹⁹⁹.

Arriaga fue muy bien recibido en Cádiz, tanto por sus subordinados como por Francisco de Varas, a quien sustituyó. El comisario ordenador del Departamento, Juan Domingo Medina, era hechura de Alonso Pérez Delgado y su hombre de confianza en Cádiz, por lo que, al margen de la correspondencia de oficio, se carteó con él con bastante regularidad. Debido a las prevenciones que le había hecho Pérez Delgado sobre el nuevo intendente, Medina quiso tranquilizarle:

Voy caminando con este caballero intendente felizmente¹²⁰⁰.

Francisco de Varas por su parte le recibió con un generoso regalo: unas birretinas de terciopelo con planchas de plata en las que había hecho grabar las armas del rey. Arriaga las estrenó muy ilusionado en su primer día de trabajo, pero la envidia manifestada por el marqués de la Victoria le hizo desistir de volver a llevarlas, por lo menos hasta que no se le autorizara a encargarse de otras iguales para “el director”¹²⁰¹. Sin embargo, la precaución de Arriaga no consiguió calmar los celos del director general de la Armada. Por el contrario, debido a su carácter soberbio y arrogante, aumentaron con los años en la misma medida en que Arriaga fue ganando poder e influencia¹²⁰².

¹¹⁹⁸ AGS, SM, leg. 146, Cádiz, 8 de agosto de 1752, Arriaga a Ensenada: “La casa que hace esquina opuesta a esta de la Contratación y que antes fue posada de la Corona, se halla hoy capaz para colocar en ella la oficina de Marina. Y la utilidad de poder a toda hora llamar al contador u otro individuo o pasar yo allí si se necesitase, y la comodidad para el recurso de los oficiales que vienen por dependencia de a bordo podrá acaso parecer a V.E. objeto de que se mude de donde hoy está que es la casa de Recaño”.

¹¹⁹⁹ *Ibidem*, Cádiz, 22 de agosto de 1752, Arriaga a Ensenada.

¹²⁰⁰ AGS, SM, leg. 742, Cádiz, 5 de septiembre de 1742, Juan Domingo Medina a Alonso Pérez Delgado.

¹²⁰¹ Con esta denominación, correspondiente a su cargo de director general de la Armada, aparece citado muy frecuentemente el marqués de la Victoria en la correspondencia de la Secretaría de Marina. Arriaga también la usó. AGS, SM, leg. 742, 5 de septiembre de 1752, carta de Arriaga a Alonso Pérez Delgado: “Nuestro buen viejo Varas me ha regalado unas birretinas de terciopelo con planchas de plata con las armas del rey que, a costa propia, hizo para que yo las estrenase. Usé de ellas el primer día y más no puedo si su excelencia no permite se hagan por cuenta del rey al director, pues no llevando un letrado que especifique las referidas circunstancias es desaire de su elevado empleo tal distinción en las salvas”.

¹²⁰² En efecto, la animadversión del marqués de la Victoria hacia Julián de Arriaga motivada por la envidia fue aumentando hasta el límite de llevarle a un enfrentamiento directo con Arriaga,

Entre los primeros problemas relacionados con la construcción de los arsenales y de los navíos, cuya resolución acometió Arriaga nada más llegar, estaba el aprovisionamiento de maderas¹²⁰³. Como José Quintero explica con todo detalle, a mediados de 1750 las maderas para la construcción de los seis navíos que se habían encargado a Ciprián Autrán en 1748¹²⁰⁴, estaba cortada, siguiendo sus normas de labra y no las del constructor inglés Mateo Mullan. El caos generado en el departamento gaditano tanto por la labra como por la corta de maderas motivó que, en verano de ese año, Autrán fuera cesado como director de construcción naval y del nuevo arsenal y sustituido al frente de la fábrica de navíos por Mateo Mullan¹²⁰⁵. Acorde con la euforia que supusieron las innovaciones importadas por Jorge Juan y la llegada de los técnicos constructores y operarios ingleses a todos los arsenales hispanos, en 1750 la Secretaría de Marina amplió el número de barcos que se había proyectado construir en cada arsenal nacional. Concretamente se duplicó el número de los previstos para La Carraca.

Contradiendo a Autrán, que calculaba que entre las labradas y las que aún permanecían tiradas en los montes había suficientes maderas para los doce navíos, Mullan argumentó que según su método hacían falta de unas proporciones y sobraban de otras, incluso para los primeros seis navíos encargados a Autrán. En medio de esta polémica entre los dos constructores, Autrán propuso cortar más árboles para sustituir una partida que se había quemado, así como una partida de más de 3.000 encinas. Sin embargo, los encargados de la tala derribaron más árboles de los previstos, dando lugar a que Varas iniciara una investigación y a que Ensenada exigiera responsabilidades. Por si fuera poco, esta tala puso de manifiesto el agotamiento de los bosques andaluces¹²⁰⁶.

cuando éste ya era ministro y a retirarle el debido tratamiento. Cuando Esquilache leyó la correspondencia de oficio enviada por el marqués de la Victoria a Arriaga sin el correcto tratamiento, en nombre de Carlos III reprendió severamente a Victoria obligándole a disculparse y a mantener las formas. Véase nuestro artículo "La imagen de Julián de Arriaga como secretario de Marina. Algunos testimonios" en MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: *España en el comercio...*,

¹²⁰³ Sobre las maderas para la construcción naval véase: ARANDA Y ANTON, G.: *Los bosques flotantes. Historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, 1992, "La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII" en *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura naval*, 33, Madrid, 1999.

¹²⁰⁴ AGS, SM, leg.315, San Lorenzo, 19 de noviembre de 1748, Ensenada a Varas.

¹²⁰⁵ AGS, SM, leg. 318, Cádiz, 7 de julio de 1750, Varas a Ensenada. Acusando recibo de la orden de 30 de junio pasado.

¹²⁰⁶ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 432-433.

Esta situación caótica en torno al aprovisionamiento de maderas se prolongó hasta mayo de 1752, cuando un indignado Ensenada tuvo que modificar los planes de construir los doce navíos a causa de las dificultades para reunir la madera necesaria, a pesar de que se había empezado con las talas para los seis primeros a principios de 1749: ahora sólo se construirían dos navíos y cinco fragatas. La promulgación de la nueva *Relación Instructiva* debía contribuir a que se cumplieran las normas establecidas para el aprovisionamiento de las maderas (selección, tala, traslado y conservación) en la Ordenanza de Montes y a evitar futuras interpretaciones equívocas tanto de la normativa como del nuevo sistema de construcción¹²⁰⁷.

Aparte de la confusión reinante por la falta de entendimiento entre los constructores Autrán y Mullan, Arriaga pudo comprobar que, en aquellos momentos, en gran parte, la falta de madera se debía a que el asentista encargado del transporte de los troncos talados había huido, abandonando los carros y mulas y que las sospechas de corrupción sobre el asentista de maderas (que Ensenada le había encargado investigar) eran infundadas. Al transportista previamente se le habían anticipado 500.000 reales que Arriaga daba por perdidos, responsabilizando de la pérdida a que un oficial de la Tesorería se había excedido en sus atribuciones, aceptando pagar un adelanto tan elevado.

Juan Salomón, uno de los operarios de confianza de Ciprián Autrán, que, junto con otros, había sido enviado a inspeccionar los montes andaluces, primero para seleccionar y marcar los árboles que debían ser talados, y tres años después para evaluar la situación, pudo constatar que en la zona recorrida por él había 1.900 piezas cortadas que no habían sido transportadas. A la espera del resto de los informes (que se esperaba fueran muy semejantes), el de Salomón confirmaba que sólo se habían transportado las piezas más fáciles, permaneciendo aún mucha madera cortada en los montes. De ahí que Arriaga se mostrara partidario de parar las talas en los montes andaluces hasta que se hubiera recogido y transportado al arsenal toda la que se encontraba tirada¹²⁰⁸.

¹²⁰⁷ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 419-435.

¹²⁰⁸ *Ibidem*: "Ahora se ha huido el asentista de ésta, abandonando sus mulas y carruajes en que no compensará a Mena más de 500.000 reales que le tenía anticipado. También recelo que el Mena se obligó a lo que no alcanza, pues deduciéndose de uno de los parajes reconocidos por el maestro Salomón haber allí 1.900 piezas de construcción, es regular que de el examen de los demás, que continúa, se verifique tenemos mucha madera cortada en los montes y que se ha traído la más fácil".

Antes de su partida hacia Cádiz, Arriaga había sido advertido por Alonso Pérez Delgado acerca de la extensa problemática en torno a las maderas, así como de su preocupación ante los signos de agotamiento que ya presentaban algunos montes en Santander y en Andalucía. Lo cual no era de extrañar, teniendo en cuenta que las grandes cortas habían empezado en 1747 y que desde esta fecha el número de navíos que se quería construir fue aumentando de forma espectacular obligando a profundizar los cortes¹²⁰⁹.

Precisamente uno de los objetivos de La Ordenanza de Montes, promulgada en enero de 1748¹²¹⁰, fue la regulación de las talas y la conservación de los montes peninsulares, y era evidente que se incumplían muchos de sus apartados. La investigación practicada por Arriaga en Cádiz le permitió conocer de cerca la situación de agotamiento de los bosques andaluces y sensibilizarse con la cuestión a partir de este momento, como queda claro en este comentario que escribió a su amigo Pérez Delgado:

Amigo mío, piensa V.M. acertadísimamente en ahorrar lo posible estos montes de Andalucía...¹²¹¹.

Esta preocupación unida a las quejas manifestadas por los vecinos afectados por las talas¹²¹², así como a las presiones ejercidas en la Corte por algunos propietarios de fincas para evitarlas en sus propiedades, ya bastante arrasadas¹²¹³, motivan que Arriaga, siendo ya ministro, dedique una especial atención a esta cuestión. Aunque los ejemplos que vamos a citar a continuación exceden del marco cronológico de este trabajo, son una buena muestra de lo que venimos argumentando. Hay que tener en cuenta que hasta que no accedió al ministerio no pudo tomar sus propias decisiones políticas y que éstas responden a las experiencias acumuladas en esta época de intendente, así como a lo vivido durante sus prolongadas estancias en La Habana al principio de su carrera de marino, cuando tuvo la ocasión de familiarizarse con la construcción naval realizada en el astillero de La Habana y con el funcionamiento del propio astillero.

La preocupación de Arriaga por el estado de los montes peninsulares queda reflejada en algunas de sus actuaciones, como en la circular enviada a los ministros del departamento gaditano en 1754, al poco de acceder a la

¹²⁰⁹ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, pp. 192-194

¹²¹⁰ DE LA CRUZ AGUILAR, E.: "La Ordenanza de Montes de Marina de 1748. El negociado de maderas de Segura de Sevilla", en *Historia. Instituciones. Documentos*, XIV, 1987, pp. 225-274.

¹²¹¹ AGS, SM, leg. 742, Cádiz, 5 de septiembre de 1752, Arriaga a Alonso Pérez Delgado.

¹²¹² QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 447 y 449.

¹²¹³ *Ibidem*, p. 449.

Secretaría, pidiéndoles que observaran estrictamente la Ordenanza de Montes¹²¹⁴, o en la carta enviada en 1755 a Antonio Perea, intendente de Marina de Ferrol, prohibiéndole realizar por el momento en su jurisdicción más cortas destinadas a la construcción exigiéndole, además, recoger todas las piezas que se encontraban tiradas en los montes¹²¹⁵. Como también, en la imposición de una nueva política de suministro de maderas para la construcción naval cuando es avisado del agotamiento de los montes santanderinos.

La orden de diversificar las fuentes de aprovisionamiento respondía a un criterio menos agresivo con las regiones más castigadas y más respetuoso con los intereses particulares que el mantenido por el marqués de la Ensenada, debido a las prisas para construir un elevado número de bajeles que fue aumentando, de forma improvisada, en pocos años¹²¹⁶. Esta sensibilidad queda patente en la real orden enviada en 1757 a los intendentes de los tres departamentos Marítimos:

Del excesivo número de de árboles derribados de nueve años a esta parte en la Montaña y Asturias, para maderas y tablón de 54 navíos de 17 y 100 cañones, aumento y reemplazo correspondiente a 44 de estos buques, 16 fragatas, 8 pingues, un paquebote, 30 lanchones y otras muchas embarcaciones menores, para cabillas y cuñas, edificios, gradas, aymadas del astillero de Guarnizo y para varios fines de las obras del arsenal de Ferrol se ha seguido la dificultad de nuevas cortas, porque como sucesivamente han ido internándose en los montes las ejecutadas, no se encuentran hoy árboles a menos distancia de la costa que de doce leguas para la tablonería, según ha presentado el comisario ordenador D. Francisco Ibáñez en fecha de 6 de corriente. Y resultando de este principio lo gravoso que será, cuando no imposible, se surtan de aquellos parajes los departamentos, quiere el rey que en cada uno se tomen las medidas a fin de proveerse de cuanto necesiten para carenas sin recurrir a Santander, y que sea en el modo que antiguamente se practicaba o en otro que puedan proporcionar los

¹²¹⁴ AMN, Colección Vargas Ponce, T. XXXV, doc. 64. Circular de Arriaga a los ministros de las provincias de Marina del departamento de Cádiz.

¹²¹⁵ *Ibídem*, leg. 326, Esteiro, 30 de diciembre de 1755, Antonio Perea a Arriaga: "En carta del 17 del corriente se sirve v.e. expresarme que (...) cesen en toda corta y que cuanta madera se halle ya derribada sea en los mismos montes o en caminos o en playas se conduzca en cada departamento a su capital, de modo que no se deje perdida".

¹²¹⁶ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, p. 193: "Los 8 navíos de 70 cañones de Ferrol pasaron a ser 44 buques de 68 a 100 cañones, (...). En 1750 aumentó todavía más el volumen del encargo: diez navíos más, seis para Cádiz y cuatro para Cartagena y los repuestos necesarios para todo el conjunto previsto".

montes de sus distritos, precediendo un exacto reconocimiento de ellos, se tanteen los medios de subvenir esta urgencia¹²¹⁷.

Consecuencia inmediata de la orden citada fue la carta remitida por Juan Gerbaut (elegido por Arriaga para sucederle en la Intendencia de Marina en 1754), en diciembre de 1757, al ministro de Marina, en la que le informaba de que la situación de los montes gaditanos no era mucho mejor que la de los santanderinos. Para preservarlos le presentaba para su aprobación un proyecto de tala que contemplaba las necesidades de La Carraca para el año siguiente y que había previsto realizar en los montes de Málaga. Igualmente pensaba completar el número de piezas requerido arrastrando los troncos que aún se encontraban tirados en los montes de Jerez. Con todos ellos se podrían construir los tres navíos de 58 cañones encargados al arsenal y atender las necesidades de las carenas. Aunque Arriaga dio su visto bueno al plan de Gerbaut, no dejó de recriminarle porque consideró muy elevado el número de árboles solicitados y de hacerle la siguiente recomendación:

Se aprueba (...) y procure que no sea tan excedente (la tala) que arrase aquellos montes, prefiriendo la equidad para con los pueblos o particulares interesados a la mayor ventaja del servicio en el crecido acopio proyectado...¹²¹⁸.

Para tratar de buscar un equilibrio entre los diversos perjuicios que ocasionaba el monopolio de explotación de los montes que se aseguró la Armada mediante la Ordenanza de Montes de 1748, y las necesidades de madera de los arsenales hispanos, a partir de 1755 la decisión de Arriaga de diversificar el aprovisionamiento también incluyó la promoción de la construcción naval en el astillero de La Habana que se surtía de maderas locales y cuyo funcionamiento conocía bien. Para ello pidió a Jorge Juan que realizara el plano de un navío de reciente construcción (el *Tridente*) con instrucciones detalladas y precisas para que sirviera de modelo al constructor de La Habana, Pedro de Acosta:

Habiendo resuelto el rey se construyan en La Habana navíos de 58 cañones en todo iguales al *Tridente* se hace preciso me remita v.s. el

¹²¹⁷ AGS, SM, leg. 327, real orden enviada a los intendentes de los tres departamentos, Juan Gerbaut, Francisco Barrero y Antonio Perea el 19 de noviembre de 1757.

¹²¹⁸ AGS, SM, leg. 327, Arriaga a Gerbaut, Madrid, 20 de diciembre de 1757. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 436-437.

plano correspondiente según lo arreglado en la Junta de Construcción¹²¹⁹.

Cuando tuvo en su poder el plano, dio la orden para construir un navío anual a Juan Montalvo, comisario ordenador de Marina del arsenal de La Habana y viejo conocido suyo a raíz de sus estancias en La Habana¹²²⁰. En las mismas fechas y con la finalidad de compensar la creciente escasez de madera en los arsenales peninsulares volvió a intentar traer maderas cubanas siguiendo el precedente de la época del Almirantazgo durante los años cuarenta¹²²¹, pero como entonces, también en la década de los cincuenta las dificultades del transporte y la irregularidad de los envíos retrasarán la construcción de los navíos en los arsenales españoles, dando lugar a reiteradas reclamaciones de Arriaga a Montalvo¹²²², ordenándole el envío sin más demoras de las maderas solicitadas por el intendente general de Marina para los arsenales hispanos¹²²³.

No obstante, a pesar de estas dificultades del transporte, que persistieron, por la calidad y cantidad de sus maderas Arriaga perseveró y Cuba se fue consolidando como la principal fuente de suministro alternativa para la Armada junto a otras como Segura de la Sierra, Navarra, Cataluña, Italia o el Báltico, que también se potenciaron durante su mandato con la intención de diversificar todo lo posible las fuentes alternativas de aprovisionamiento¹²²⁴. En 1765 Carlos III aprobó la sugerencia de Arriaga de establecer una línea de transporte sistematizada para traer maderas de construcción a la península, destinando dos urcas para llevar a cabo el

¹²¹⁹ AGS, SM, leg. 326, Arriaga a Jorge Juan, Madrid, 30 de diciembre de 1755.

¹²²⁰ *Ibidem*, Arriaga a Juan Montalvo, Madrid, 19 de marzo de 1756: "El rey ha dispuesto se construya en ese astillero un navío de 60 cañones en cada año por D. Pedro de Acosta..."

¹²²¹ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 406-408. ARANDA Y ANTÓN, G.: "Las maderas de América en la arquitectura naval del S XVIII" en *Revista de Historia Naval*, 38, 1992, pp. 7-31.

¹²²² Lorenzo Montalvo Ruíz de Alarcón, ¿-1778. Nombrado en 1731 comisario de Marina por Patiño y enviado a La Habana un año después. En 1763 en nombrado intendente de Marina en reconocimiento a sus méritos durante el sitio del fuerte del Morro y la ocupación inglesa de la isla. En 1764 Carlos III le concedió el título de Castilla de conde de Macuriges. Murió en La Habana convertido en uno de los criollos más ricos de la isla. PARCERO TORRE, C.: "La élite habanera en la segunda mitad..."

¹²²³ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 435. MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, pp. 238-240. La correspondencia entre Gerbaut-Montalvo y Arriaga-Montalvo en AGS, SM, leg. 327.

¹²²⁴ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, pp. 198-224.

proyecto¹²²⁵. No obstante, Arriaga nunca dejó de reclamar insistentemente a Montalvo que enviara maderas en cuantas ocasiones se presentaran:

De orden del rey renuevo a V.S. los encargos tantas veces hechos anteriormente de aprovechar cuantas ocasiones ahí se presenten de remitir a estos reinos con destino a los Departamentos de Marina maderas principales de construcción”¹²²⁶.

Las dificultades para garantizar con regularidad el suministro de maderas cubanas a los arsenales peninsulares¹²²⁷ le llevaron a encargar directamente al arsenal de La Habana la construcción de los doce nuevos navíos que le pidió Carlos III a finales de 1766. Con esa decisión trasladó el grueso de la construcción naval a La Habana, potenciando el crecimiento de su arsenal a costa de los peninsulares. Para supervisar la construcción envió a La Habana al constructor de La Carraca, Mateo Mullan, quien se llevó consigo a su hijo y a algunos oficiales de maestranza formados por él¹²²⁸.

A Julián de Arriaga esta decisión no debió resultarle fácil, pues tuvo que enfrentarse a las tensiones surgidas en la Corte y dentro del propio gabinete por la presión que hizo Jorge Juan ante Carlos III para que los doce navíos previstos más otros seis (que según él podían construirse al mismo tiempo) se fabricaran en los arsenales españoles, evitando hacerlo en el de La Habana, que no merecía su confianza. Esta polémica, que intentaba cambiar la política de construcción naval seguida por Arriaga, no es sino un episodio más del desencuentro entre ambos personajes, surgido por la decisión de Arriaga, tomada al poco de su nombramiento como ministro, de apartar a Jorge Juan de la dirección de la construcción naval como consecuencia de los muchos problemas que se empezaron a detectar en los navíos construidos según su sistema y de convocar una junta de expertos en Cádiz para aportar soluciones¹²²⁹. El lógico resentimiento de Jorge Juan hacia Arriaga salió a

¹²²⁵ AGS, SM, leg. 335, Madrid 19 de enero de 1765, Arriaga al conde de Ricla: “Habiendo resuelto el rey se transporten en urcas desde esos reinos a estas maderas de construcción (...) quiere S.M. que se junten a fin de determinar tan importante asunto con v.e. D. Alejandro O'Reilly, si estuviese ahí, el mismo Montalvo y D. José Sapiaín, y que oyendo a los prácticos lo evacuen y avisen”.

¹²²⁶ *Ibidem*, leg. 335, Madrid 16 de mayo de 1765, Arriaga a Juan Montalvo, conde de Macuriges.

¹²²⁷ AGS, SM, leg. 327, Madrid, 18 de enero de 1757.

¹²²⁸ AGS, SM, leg. 336, Mullan a Arriaga, La Carraca, 12 de diciembre de 1766.

¹²²⁹ AGS, SM, leg. 324. Madrid, diciembre de 1754: “Extracto de la Junta de Cádiz sobre Nueva Construcción...”. La junta gaditana fue presidida por el Director general de la Armada, el marqués de la Victoria, y la compusieron: el intendente de Marina, Juan Gerbaut, el constructor Mateo Mullan, el capitán de la maestranza Ciprián Aufrán; Francisco Lastarria, comandante del *Aquilón*; Bernabé Urcullu, comandante del la *Flecha*; el conde de Vegaflorida, comandante del

relucir en forma de críticas a su persona y su gestión en algunas ocasiones como la que nos ocupa.

En realidad, simultáneamente al encargo de construir doce nuevos navíos dado a Arriaga, el rey había encomendado a su secretario de Hacienda, Miguel de Múzquiz y Goyeneche, a espaldas de Arriaga, el proyecto de mandar construir otros dos navíos en Génova. Múzquiz desconocía por completo las cuestiones relacionadas con la construcción naval, por lo que, siguiendo la sugerencia del monarca, recurrió al asesoramiento de Jorge Juan quien vio una ocasión de hacer valer ante Carlos III sus propios méritos frente a Arriaga con propuestas desorbitadas, lo que, naturalmente, molestó mucho al ministro de Marina ya que la construcción naval era asunto de su competencia¹²³⁰.

Lo cierto es que ya en la década de los sesenta los arsenales peninsulares estaban infrautilizados, no sólo por las dificultades en torno al suministro de maderas peninsulares y cubanas, sino también debido a la polémica en torno a su conservación una vez cortadas para evitar su pudrición. Un problema en el que ni Jorge Juan, ni los constructores ingleses, ni los expertos consultados en 1763 se pusieron de acuerdo, ni supieron resolver¹²³¹. Este fue el argumento que sostuvo Arriaga ante Carlos III para mantener firme su decisión de potenciar más el arsenal de La Habana que los peninsulares, frente a las presiones de Jorge Juan para construir en Cádiz. Le avalaban las costosísimas reparaciones en muchos navíos motivadas por la pudrición de las maderas¹²³² además del descrédito del sistema de construcción inglés introducido y avalado por Jorge Juan. Otro argumento decisivo que Arriaga, sin duda, también tuvo en cuenta en su decisión fue el económico: la construcción naval de La Habana la pagaba el virrey de México con el dinero procedente de las cajas reales. A pesar de que desde España se enviaban la artillería y todos los pertrechos necesarios (clavazones, jarcias, lonas, etc.), para armar y pertrechar los navíos allí construidos, el ahorro para la Real Hacienda fue enorme¹²³³.

África; Juan de la Colina, comandante de la *Venganza*; Juan de Salaberría, comandante del *Oriente*; Pedro Goicoechea, comandante de la *Perla*; y Juan Ponce, comandante del *Águila*.

¹²³⁰ Sobre el enfrentamiento entre Jorge Juan y Arriaga véase: BAUDOT MONROY, M.: "La imagen de Julián de Arriaga como secretario de Marina. Algunos testimonios", en MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2009, pp. 249-287.

¹²³¹ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 443-446.

¹²³² BAUDOT MONROY, M.: "La imagen..." p. 264. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: "La construcción naval...", pp. 306-307.

¹²³³ MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada...*, pp. 121-122: "Las cantidades de América sí son destacables (recordemos que La Habana fue el más importante astillero español del siglo), pero las pagaba México (...) La Habana consumió en cinco años que podemos considerar normales, 1764-1768 una cantidad equivalente al 75 por ciento de lo gastado por Ferrol y

Los resultados de las investigaciones realizadas por Arriaga en 1752 sobre el suministro de maderas a La Carraca, de momento tranquilizaron al comisario ordenador, Juan Domingo Medina, valedor del asentista sobre el que habían recaído todas las sospechas en la Secretaría de Marina. El resultado exculpatario corroboraba las explicaciones que Medina había dado a la Secretaría de Marina a través de Alonso Pérez Delgado¹²³⁴.

A partir de este momento Medina se ganó la confianza de Arriaga: “es cierto que he hallado en Medina suma honradez y puntualidad”¹²³⁵. Motivo por el que se esmeró en cultivar su relación, visitándole e invitándole frecuentemente a comer con él. No ocurrió lo mismo con otros empleados de la Intendencia de Marina gaditana, ya que a muchos de ellos los consideró “tan peinados como inútiles”, pidiendo a Pérez Delgado que no le enviara propuestas de nombramiento desde Madrid y le dejara elegir personalmente los sujetos destinados a cubrir las plazas. La empatía entre Arriaga y Medina fue el principio de una buena y larga relación, pues Medina, al verse reconocido y valorado, trabajó fielmente para Arriaga, lo que contribuyó a su personal *cursum honorum*, ya que fue ascendido a intendente de Marina de Cartagena en 1752, siendo posteriormente mantenido en el cargo por Arriaga¹²³⁶.

Realizar nuevas contrataciones de personal para las maestranzas, principalmente carpinteros de ribera destinados a acelerar la construcción de bajeles, y controlar las que ya se habían realizado a instancias de la Secretaría de Marina, fue otro de los encargos que Ensenada había hecho a Arriaga antes de partir de Madrid. Y lo cierto es que coincidiendo con su llegada a

Cádiz”. En la década comprendida entre agosto de 1763 y septiembre de 1768 se gastaron en el astillero de La Habana 79.500.000 reales, de los cuales México aportó 67 millones. P.130: “La laguna más importante, sin duda, es la de La Habana, circunstancia singular que siempre queda aparte. Su caso, de todos modos, debía parecerse mucho al de Cádiz, y así, mientras éste se proveía casi exclusivamente de los fondos de Indias, aquel se surtía del superávit de México. La consecuencia es que América pagaba, *directamente*, más de la mitad de los gastos”.

¹²³⁴ AGS, SM, leg. 742, Medina a Pérez Delgado, Cádiz, 5 de septiembre de 1752: “Y está (Arriaga) ya desimpresionado de los recelos que traía del asentista de madera, de suerte que ha reconocido lo bien que ha procedido éste, en cuanto haber tratado los asuntos con pureza y sin mezcla de picardía como creyó y al propio tiempo ha conocido la infame canalla que son los carruajeros y lo mucho que me ha dado que hacer este negocio, de suerte que le merezco se haga lenguas de mí”.

¹²³⁵ AGS, SM, leg. 742, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 19 de septiembre de 1752.

¹²³⁶ AGS, SM, leg. 742, Juan Domingo de Medina a Alonso Pérez Delgado, Cádiz, 5 de septiembre de 1752: “Solo a que me ha distinguido de los demás y aún de D. Álvaro, así en visitarme como en hacerme quedar a comer con él con frecuencia, lo que me empecina a servirle pecho por tierra sin embargo del excesivo trabajo”.

Cádiz se trataron de sacar carpinteros hasta de debajo de las piedras: se pidieron a Génova, a Ferrol, a Vizcaya y a Canarias¹²³⁷. En septiembre, al mes y medio de su llegada, Arriaga avisó a Pérez Delgado haber recibido 40 carpinteros genoveses y tener la promesa de esa ciudad de enviarle 60 más, a pesar de lo cual el constructor Mateo Mullan le pedía 750 más hasta completar los 1.200 que necesitaba para botar los navíos en las fechas convenidas. A Arriaga le chocó que el número de carpinteros de ribera contratados finalmente excediera al de los matriculados en el Departamento y pidió a Pérez Delgado que le confirmara que no se trataba de un error: “pregunto para mi consuelo si es equivocación del guarismo”¹²³⁸.

No era un error, pues la Secretaría de Marina había presionado a Mateo Mullan para que botara su primer navío, el *África* (que debía haber sido botado en octubre del año anterior), antes de acabar 1752, sin dejar de acelerar la construcción de los otros dos navíos y cinco fragatas que se le habían ordenado construir en mayo de 1752, de modo que para poder cumplir los plazos exigió más mano de obra¹²³⁹.

Sin embargo, como en las instrucciones de Arriaga se le encargaba mantener un equilibrio entre los contratados para las maestrazas y los matriculados¹²⁴⁰, no le quedó más solución que aumentar el número de éstos últimos, reclamando a los subdelegados de Marina del Departamento gaditano la devolución al arsenal de los desaparecidos y que matricularan a todos los hombres disponibles, dejando sólo los estrictamente necesarios para atender las necesidades de las propias embarcaciones.

Para calmar las sospechas de fraude que tenía la Secretaría de Marina sobre las contrataciones y matrículas efectuadas para las maestranzas, Arriaga revisó personalmente los listados de todos los contratados y matriculados, comprobando que por lo menos en los correspondientes a la provincia de Cádiz

¹²³⁷ *Ibidem*, Medina a Pérez Delgado, Cádiz, 5 de septiembre de 1752: “Beltrán escribe que en una embarcación que estaba para salir de Ferrol remitía ocho carpinteros y que iría enviando más”. *Ibidem*, Medina a Pérez Delgado, Cádiz, 10 de octubre de 1752: “A Canarias se escribió la semana pasada con motivo de haber oportunidad de embarcación, y creeré que D. Juan de Urbina, comandante general de aquellas Islas desempeñe el encargo en la remisión de carpinteros (...), no hay que esperar más carpintería de los partidos porque apenas ha quedado la precisa para no parar el tráfico de las embarcaciones. Se ha recogido alguna gente de esta clase extranjera que había aquí...”

¹²³⁸ *Ibidem*, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 19 de septiembre de 1752.

¹²³⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 260-261.

¹²⁴⁰ AGS. SM, leg. 742, Arriaga a Pérez Delgado, 5 de septiembre de 1752: “No lo es (facil) el combinar las equitativas reglas de matrícula para con las maestranzas con el número que de estas solicita el constructor. A todo lo más que alcanza la suavidad de las órdenes es decir a los subdelegados dejen en cada pueblo a los inexcusables para el avío de las propias embarcaciones. He pedido circularmente noticia de ambas clases y el paradero de los no existentes”.

no se había hecho trampa¹²⁴¹. También se encargó de reclamar operarios para las fábricas de jarcia y lonas a los subdelegados de la Isla, Chiclana, Puerto Real y otras poblaciones cercanas, dando instrucciones para que intentaran contratar mujeres en las fábricas de lanillas para las tareas de hilado. A Juan Gerbaut, ministro del arsenal, le pidió que destinara muchachos vagabundos al mismo fin.

Donde sí encontró un fraude importante fue entre los asentistas de materiales para las obras del arsenal: “cien ojos no bastan (y hay muchos menos) para que diariamente no la peguen en la entrega de los materiales”¹²⁴². Arriaga pudo comprobar personalmente lo difícil que era evitar el fraude a la Real Hacienda cuando la administración contrataba directamente y por separado las distintas partidas de una obra, como se venía haciendo a lo largo del siglo en los arsenales. El procedimiento habitual era que el ingeniero encargado de la obra junto con el intendente del departamento elaboraban un proyecto y su correspondiente presupuesto general, especificando los materiales necesarios, sus calidades y las formas de pago, designando a las personas encargadas de las compras que, en el caso de aprobarse el proyecto, firmaban un contrato. Una vez aprobado el presupuesto, se empezaba la compra de materiales, que se iban depositando en almacenes en el arsenal bajo la custodia de un guarda almacén.

A pesar de que el ingeniero encargado de la obra llevaba el control del consumo de los materiales, presentando informes semestrales detallados por ramos de las entradas en los almacenes y de los consumos, resultó imposible evitar la desaparición de partidas de materiales, así como de herramientas. Unas veces eran sustraídos por los propios operarios de las maestranzas, en otras ocasiones los proveedores falsificaban los partes de entrega o suministraban menos cantidades de las que constaban en las contratas¹²⁴³.

Arriaga vio claramente los inconvenientes del sistema de contratación directa por ramos debido a sus elevados costes y la lentitud que imprimían a la ejecución de las obras, así como la imposibilidad de atajar los hurtos y de evitar los abusos de los suministradores, motivos por los que recomendó a Ensenada que en el futuro se intentaran evitar este tipo de contratos, sobre todo para la construcción de navíos, como ya se había empezado a hacer en el astillero de Guarnizo donde, a principios de 1752, se había encargado a Juan de Isla la

¹²⁴¹ *Ibidem*, “He examinado por mí que de los calafates matriculados en esta ciudad ninguno se me oculta. Pido a los demás lugares igual cuenta”.

¹²⁴² *Ibidem*.

¹²⁴³ MESTRE PRAT DE PÁDUA, M.: “La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación”, en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El Derecho y el Mar en la Edad Moderna*, Granada, 1995, pp. 299-321.

reforma del astillero y la construcción de cuatro navíos de 70 cañones por asiento¹²⁴⁴.

A pesar de que era consciente de que tampoco el sistema de asientos era perfecto, sí encontraba en él mayores ventajas frente a las contrataciones directas de la administración. Argumentaba sus preferencias por el sistema de asientos cerrados, enumerando algunos de los méritos que veía en este modelo, tanto aplicado a la construcción naval, como cuando se trataba de obras civiles como la del arsenal. Lo más significativo es que los asientos facilitaban el trabajo administrativo de los departamentos al permitir negociar las condiciones con un solo contratista al que se podían exigir unas condiciones exactas en calidades, precios y fechas de entrega.

De este modo era el contratista quien tenía que organizar los suministros y no la administración. Los contratos por asiento también permitían realizar comprobaciones más fácilmente, excepto en el caso de obras de cimentación de edificaciones ya ejecutadas. Y sobre todo, permitían construir en menos tiempo, algo fundamental en aquél momento, teniendo en cuenta las prisas de Ensenada por disponer de una gran flota de guerra y ver terminados los arsenales. Arriaga resumía sus preferencias así: “Es positivo que los asientos no son buenos, pero los hace precisos la dificultad de exacta administración, y en obras que están fuera de cimientos cabe inspección fácil”¹²⁴⁵.

De momento, como en la Secretaría de Marina no se tomaría una decisión al respecto para el arsenal gaditano hasta ver los resultados del asiento de Isla, quien debía entregar los cuatro navíos en el plazo de un año, como solución inmediata para frenar el fraude detectado en las obras de La Carraca y también para compensar a la Real Hacienda de las cuantiosas pérdidas sufridas hasta entonces, Arriaga ordenó a Gerbaut que cargase el tres por ciento a cualquier patrón que entregase menos cantidad de los materiales encargados que la reflejada en su arqueo. Con vistas más a largo plazo, avanzó a Pérez Delgado que, en cuanto encontrase a alguien dispuesto, propondría a Ensenada realizar la obra del arsenal completa por asiento.

Por lo que respecta a la construcción del nuevo arsenal de La Carraca, en aquellos momentos fueron los incidentes de las obras y no los fraudes en el aprovisionamiento de materiales de construcción los que provocaron las mayores pérdidas a la Real Hacienda. Las obras se llevaban a cabo desde 1750 con muchas vicisitudes (en octubre de 1751 se hundió la grada sobre la

¹²⁴⁴CASTANEDO GALÁN, J. M.: “Un asiento singular...”, pp. 455-475.

¹²⁴⁵ Ibidem.

que se estaba construyendo el *África*¹²⁴⁶) según el proyecto de Ciprián Autrán que Ensenada había aprobado contando con el visto bueno del marqués de la Victoria. Debido a la oposición manifestada por Jorge Juan al proyecto de Autrán, Ensenada había pedido al marqués de la Victoria que emitiera un dictamen después de haber revisado el proyecto y de haber inspeccionado la obra realizada hasta entonces.¹²⁴⁷

No obstante, a medida que avanzó la obra, las vicisitudes que fueron surgiendo obligaron a Autrán a realizar algunos cambios e improvisaciones sobre la marcha, hasta que, finalmente, en febrero de 1752 desde la Secretaría de Marina se paralizó la ejecución de la mayor parte del proyecto hasta que Jorge Juan hubiera revisado las obras realizadas. En efecto, a petición de Ensenada el marino efectuó la inspección a finales de octubre de 1752, denunciando defectos en la cimentación de los diques y del tinglado de la arboladura, motivos por los que se opuso a que se continuara con el proyecto de Autrán, consiguiendo que Ensenada lo parase y le encargara a él y al ingeniero Barnola la realización de uno nuevo.

La solvencia de Autrán como constructor naval estaba fuera de duda, pero también que al asumir las obras del arsenal se había metido en camisa de once varas, como así lo sentenció Arriaga:

Amigo mío, es cierto doloroso que se haya perdido tanto dinero gastado en la Carraca. Y Ciprián pudo no haberse metido en lo que no entiende¹²⁴⁸.

Lo cierto es que apenas inició Autrán las obras del arsenal en 1750, Medina ya sospechó que habría problemas por la selección del lugar para construir los diques e hizo inspeccionarlos al ingeniero Barnola. Su informe desaprobaba las obras ejecutadas hasta entonces y fue enviado por Medina a la Secretaría de Marina acompañado de un escrito firmado por el intendente Francisco de Varas en el que se advertía del peligro. Pérez Delgado le contestó escribiéndole poco menos que no se entrometiera y que Autrán gozaba de toda la confianza del ministro, por lo que siguió al frente del proyecto¹²⁴⁹.

¹²⁴⁶ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 159.

¹²⁴⁷ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 125 y ss.

¹²⁴⁸ AGS, SM, leg. 742, Cádiz 28 de noviembre de 1752, Arriaga a Pérez Delgado.

¹²⁴⁹ *Ibidem*, Cádiz, 12 de diciembre de 1752, Medina a Pérez Delgado: "Ojalá v.m. me hubiera creído ahora hace tres años, cuando mandé al ingeniero Barnola a arsenales a reconocer aquellas obras y mandé copia del decreto que hice firmar al Sr. Varas y del dictamen del ingeniero en que desaprobaba todo lo hecho, con cuyo motivo se me dijo con repetición no lo volviese a mandar y que Autrán procedía en virtud de órdenes de ahí".

No duraría mucho esta situación. A pesar de su largamente probada competencia como constructor, la pugna entablada con Jorge Juan sobre los métodos de construcción naval (tradicional e inglés) se extendió a la obra del arsenal. Su oposición al sistema inglés y, sobre todo, sus errores en la construcción del arsenal le hicieron caer en desgracia a los ojos de Ensenada, quien en 1752 le relevó tanto de la dirección de la obra del arsenal como de la dirección de la construcción naval. Jorge Juan había conseguido convencer al ministro de las ventajas del sistema inglés, utilizando inteligente y vehementemente argumentos tan demagógicos como sus efectos positivos en la opinión del pueblo o su mayor belleza, y justificando algo tan decisivo como la disminución de la potencia artillera de los navíos a la inglesa recurriendo a la mayor honra en enfrentamientos con naves que cargaban más artillería¹²⁵⁰.

Frente a esta tesis, los razonamientos utilizados por Aufrán para sustentar su oposición a algunas de las innovaciones que Jorge Juan trataba de implantar, recurriendo a complicados tecnicismos, tuvieron pocas oportunidades de triunfar ante Ensenada, menos aún tras el comentario del marino hecho desde la arrogancia y el menosprecio: "...y Don Ciprián Aufrán tiene razón en decir que para carenar sus navíos y más aún a su modo, se necesitan diques más profundos, pero gracias a Dios que no se harán ni carenarán a su modo"¹²⁵¹.

José Quintero describe el informe que escribió Jorge Juan a Ensenada respondiendo a las objeciones de Aufrán al cambio de sistema de construcción naval como "duro, irónico al principio, que no admite discrepancias, no intercambia razones objetivas, no acepta diversidad de opiniones". Hay que tener en cuenta que Jorge Juan estaba en la cima del éxito y se sabía totalmente apoyado por el ministro, no en vano se había convertido en su factótum para los grandes proyectos constructivos de la Marina. Sin embargo, a quien no consiguió engañar fue a Arriaga, a quien su carácter sereno y reflexivo, junto a sus propios conocimientos sobre las propiedades de los navíos, acumulados a través de su larga experiencia marinera, le permitieron tener su propio criterio, no dejarse deslumbrar por promesas envueltas como novedades y esperar a ver los resultados. Al respecto de toda esta polémica, son muy significativas las palabras de Artiñano y Galdácano:

... es caso curiosísimo... que los ingleses copien nuestros navíos... y que su nueva serie se haga sobre el calco de nuestro *Princesa*... y que

¹²⁵⁰ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 257.

¹²⁵¹ AGS, SM, leg. 317. Carta del 22 de abril de 1750 transcrita por José Quintero en *La Carraca...*, p. 255.

al mismo tiempo nosotros acudiéramos a constructores...
contra maestros ingleses, para mejorar los nuestros¹²⁵².

En cualquier caso, el proyecto de Jorge Juan para el arsenal carraqueño tampoco fue la panacea, pues el marino, en vez de sumar capacidades y asumir las experiencias y los fracasos previos de Autrán, cometió el error de menospreciar su probada capacidad y sus advertencias sobre la deficiente calidad del terreno sobre el que proyectó el dique¹²⁵³, error que terminó pasándole factura, ya que todos sus esfuerzos para construir un dique en La Carraca también acabaron en un gran fracaso¹²⁵⁴. Otro tanto ocurrió con la construcción de los navíos a la inglesa, que pronto presentaron serios defectos, obligando las muchas denuncias de los expertos oficiales de la Armada después de haberlos probado a convocar una Junta en octubre de 1754 para proponer soluciones¹²⁵⁵.

Naturalmente, Arriaga también siguió muy de cerca el nuevo programa de construcción de navíos modificado por Ensenada, en la primavera de 1752, a causa de los problemas con las cortas y la labra de maderas. El marqués, en mayo de ese año, ordenó a Varas acometer la fábrica de dos navíos y cinco fragatas¹²⁵⁶, y al ministro de arsenales, Juan Gerbaut, acelerar los trabajos del *África*, que debía botarse en ese mismo año.

A pesar de que Jorge Juan era el encargado de la coordinación de la construcción de los navíos y de los arsenales, Arriaga, no sólo en calidad de intendente de Marina, sino también por encargo directo de Ensenada, realizó trabajos de supervisión y tuvo que intervenir directamente en algunos asuntos relacionados con ella siempre que fue requerida su opinión o su aprobación de alguna cuestión puntual. Como cuando Mateo Mullan le pidió papel y pelo en lugar del habitual zulaque¹²⁵⁷ que se venía usando últimamente en la Armada para tapar las costuras de las juntas de los navíos. Arriaga aprobó la petición, justificándola en su propia experiencia. No podía estar más de acuerdo con el constructor inglés, y así se lo expuso a Pérez Delgado: “Después de cinco años

¹²⁵² ARTIÑANO Y GALDÁCANO, G.: *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1920, pp. 116-117.

¹²⁵³ AGS, SM, leg. 316, Autrán a Varas, La Carraca, 8 de junio de 1749. QUINTERO J.: *La Carraca...*, p. 161.

¹²⁵⁴ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, pp. 133 y ss.

¹²⁵⁵ *Ibidem*, p. 270-271.

¹²⁵⁶ AGS, SM, leg. 321, Madrid, 2 de mayo de 1752, al intendente de Marina de Cádiz.

¹²⁵⁷ Diccionario de la Real Academia Española, “Zulaque”: betún en pasta hecho con estopa, cal, aceite y escorias o vidrios molidos a propósito para tapar las juntas de los arcaduces en las cañerías de aguas y para otras obras hidráulicas.

de carena vi. en mi navío el *Nueva España* que estaba el suyo tan duro como el borde de un lebrillo, lo que si ha tiempo se conoció, que en los cosederos convenía no usarle porque a lo que cogía fuera del agua, consumía el sol la grasa con que se hace, y quedaba la sola cal que quemaba las costuras”¹²⁵⁸.

Precisamente uno de los primeros problemas que requirieron la atención de Arriaga nada más llegar a Cádiz tuvo que ver con el nuevo sistema de unión de las maderas introducido por Jorge Juan, que sustituía la clavazón de hierro utilizada en el método de Gaztañeta por cabillas de madera. Como apunta José Quintero, el uso de cabillas junto con la técnica de encoramentar fueron las principales innovaciones aportadas por el nuevo sistema constructivo, implantándose el uso de las cabillas sin tenerse en cuenta la denuncia de Escalante de Mendoza recomendando no usarlas en los barcos que navegaran a Indias¹²⁵⁹.

Desde 1747 Juan Fernández de Isla tenía un asiento de corta, labra, aserrío y conducción de maderas concertado con la Secretaría de Marina que incluía el suministro de las mencionadas cabillas. Cuando Mateo Mullan se hizo cargo de la fábrica de navíos en septiembre de 1750 y empezó su actividad constructiva con el *África*, rechazó las cabillas suministradas desde Cantabria por Juan Fernández de Isla. Desconocemos exactamente qué problema hubo en la labra de las cabillas del asiento de Isla, pero lo cierto es que eran inservibles para el navío proyectado por Mullan, lo que motivó que éste se viera obligado a destinar 30 carpinteros a labrar 135.000 nuevas cabillas antes de poder empezar con la construcción del *África*¹²⁶⁰. Arriaga consideró la cuestión lo suficientemente grave y costosa como para denunciarla a la Secretaría. Sin embargo, como de entrada la denuncia molestó mucho a Pérez Delgado, valedor de Isla, Arriaga decidió enviarle unas muestras para que se hiciera su propia opinión y tomara una decisión¹²⁶¹.

A Arriaga no le gustó la reacción de Pérez Delgado y no volvió a mencionarle las cabillas. Sin embargo, como no obtuvo respuesta alguna a la denuncia en los siguientes correos semanales que recibió desde la Secretaría de Marina y tenía que saber a qué atenerse, pasado un tiempo prudencial decidió preguntar a Medina, durante uno de los diarios despachos matutinos que mantenían, qué sabía él al respecto.

¹²⁵⁸ AGS, SM, leg. 742, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 5 de septiembre de 1752.

¹²⁵⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 258 y “La construcción naval...” p. 302.

¹²⁶⁰ *Ibidem*, p. 259.

¹²⁶¹ AGS, SM, leg. 742, Cádiz, 5 de septiembre de 1752, Arriaga a Pérez Delgado: “Amigo mío, de mal humor me responden v.ms. sobre lo que escribí de las cabillas. Allá van caminando y verán si son buenas”.

En efecto, Pérez Delgado había confirmado a Medina haber hecho directamente la reclamación pertinente a Isla y haberle exigido un nuevo suministro de cabillas. Isla iba a labrarlas de nuevo pero en otra madera, lo que preocupaba a Medina, sabedor de lo exigente que era Mullan en cuanto a calidades¹²⁶². Para justificar ante Medina tratar el tema directamente con él, obviando hacerlo con Arriaga, Pérez Delgado le explicó que trataba de evitar a toda costa que se conocieran los problemas que surgían relacionados con el nuevo sistema inglés, así como con los arsenales, con el fin de eludir posibles reclamaciones que obligaran a actuar a cualquier tribunal ajeno a la jurisdicción de Marina; de ahí que solucionara la mayoría de los problemas surgidos directamente con los afectados de la forma más discreta posible. Por el mismo motivo pedía a Medina que recomendara a Arriaga hacer lo mismo cuando tuviera algún problema¹²⁶³.

Como era de esperar, la utilización de cabillas en vez de clavazón pronto dio serios problemas. Los nuevos navíos presentaban desmesuradas aberturas por las juntas, las del paquebote el *Marte* estaban podridas por no haberse labrado en madera de raíz de roble, y en otros navíos también aparecían destrozadas¹²⁶⁴. Finalmente, entre las resoluciones de la Junta convocada en Cádiz, presidida por el marqués de la Victoria, director general de la Armada, en octubre de 1754, para aportar soluciones a los problemas (no sólo al de las cabillas) que manifestaban los nuevos navíos construidos según el método de Jorge Juan, estaba la de afianzar toda las ligazones de los principales miembros del navío con clavazón¹²⁶⁵.

Ensenada también había pedido a Arriaga que contribuyera cuanto pudiera a acelerar la terminación del *África* porque, al ser el primer navío que construía Mateo Mullan en La Carraca según el método inglés adaptado por Jorge Juan, suscitaba una enorme expectación. Así pues, Arriaga siguió muy de cerca la evolución del navío de 74 cañones. Al poco de llegar a Cádiz se lamentó a Pérez Delgado de que tanto Gerbaut como él mismo veían que la construcción no avanzaba al ritmo deseado. La queja sin duda provocó que desde la Secretaría se ordenara avivar las obras. A finales de septiembre, cuando se suponía que el navío estaba próximo para ser botado, aún no

¹²⁶² *Ibidem*, Medina a Pérez Delgado, Cádiz, 12 de septiembre de 1752.

¹²⁶³ *Ibidem*: "...que habiéndome manifestado en el despacho de esta mañana el Caballero Intendente no decirle v.m. nada sobre el asunto de las cabillas, mostrele con este motivo lo que v.m. me advierte en este particular y también por lo que respecta a que el Consejo ni otro tribunal se nos entrometa con despachos en la jurisdicción de Marina".

¹²⁶⁴ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 271.

¹²⁶⁵ *Ibidem*, pp. 258 y 270-276.

estaba forrado, y Arriaga no dudó en dar un toque al constructor: “apuraré a que se aforre, pues será chasco deje pasar las mareas de octubre”¹²⁶⁶.

Finalmente llegó el esperado día de echarlo al agua y como no podía ser de otra manera, Gerbaut, ministro del Arsenal, lo celebró por todo lo alto. La botadura tuvo lugar un 20 de noviembre claro y sereno. Causó tanta sensación que la ciudad quedó despoblada, congregándose la gente en la Isla, en los Caños y en numerosas pequeñas embarcaciones rodeando la entrada al arsenal para contemplar la ceremonia. Al lado de babor del navío Gerbaut mandó construir un palenque debidamente engalanado para las autoridades, desde el que el obispo bendijo el navío antes de la exitosa maniobra de botadura dirigida por Jorge Juan y Mateo Mullan. La profusión de uniformes de gala, las “muchas señoras de este pueblo” y la música contribuyeron sin duda a engrandecer la pompa del ceremonial.

A continuación Gerbaut había dispuesto un gran banquete para más de cien cubiertos (aunque concurrieron muchos más), ofreciendo a sus invitados, entre los que también se contaban los oficiales de tierra, los más delicados manjares. Las gentes del pueblo con los estómagos agradecidos y muy impresionadas por el boato lanzaron numerosos vivas a la Marina.

Gerbaut no escatimó gastos. Medina calculó que sólo el banquete le había costado entre 800 y 1.000 pesos, y solicitó a Pérez Delgado que le concediera una gratificación para subsanarle el enorme desembolso, justificado por tratarse de la botadura del primer navío construido por el nuevo método¹²⁶⁷. Por su parte, Mateo Mullan recibió los 100 doblones de oro que le había prometido Ensenada por cada navío botado y celebró su propio convite.

Dejando a un lado la parte anecdótica, Arriaga vio en la botadura del *África* la posibilidad de acelerar la construcción de cuatro de las cinco fragatas que se habían encargado a Mullan a los pocos días de su llegada a Cádiz, en agosto de ese año, y la de los paquebotes que ya estaban en las gradas, traspasando inmediatamente a la mayoría de los carpinteros que habían trabajado en el *África* a la construcción de los nuevos barcos. De pertrechar el navío para que pudiera hacerse a la vela cuanto antes podían ocuparse otras manos menos especializadas, y en este sentido apremió al constructor, al tiempo que intentaba suavizar las presiones que le hacían desde la Secretaría de Marina enviando un mensaje tranquilizador: “no hagan pesar a v.ms. las fragatas y paquebotes, que adelantan medianamente”¹²⁶⁸. Apremiar a Mullan y, sobre todo, facilitarle toda la mano de obra que pudo encontrar para la

¹²⁶⁶ AGS, SM, leg. 742, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 19 de septiembre de 1752.

¹²⁶⁷ *Ibidem*, Medina a Pérez Delgado, Cádiz, 21 de noviembre de 1752.

¹²⁶⁸ *Ibidem*, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 5 de diciembre de 1752.

fábrica de las fragatas, dio resultados pues, en abril de 1753, se pudieron botar los paquebotes y a lo largo de ese mismo año las cinco fragatas¹²⁶⁹.

A los pocos meses de estar navegando las fragatas, los capitanes de algunas de ellas denunciaron varias deficiencias. Concretamente, en abril de 1754, el capitán de la *Victoria*¹²⁷⁰. Arriaga propuso a la Secretaría de Marina varias soluciones que, de llevarse a cabo, significaban acabar con algunas de las innovaciones propiciadas por Jorge Juan. El intendente sugería acortar los masteleros, volver a hacer las lanchas a la española, cambiar la formación de los pañoles, las puertas de la santabárbara y el nuevo método de colocación de los fogones¹²⁷¹. Desde la Secretaría de Marina se aprobaron sus propuestas, aunque en la decisión final las reformas que la Secretaría de Marina ordena llevar a cabo fueron aún más amplias¹²⁷². Sin embargo, no fueron suficientes, y cuando Arriaga sea nombrado ministro de Marina unos meses más tarde, en julio de 1754, con el cargo heredaría el problema, que no dejó de crecer, como muestran las incesantes y cada vez más numerosas quejas enviadas a la Secretaría por los capitanes que comandaban los nuevos navíos. En octubre de 1754 Arriaga ordenará al marqués de la Victoria la formación de una Junta que estudie propuestas para solventar todos los inconvenientes surgidos a consecuencia de la introducción del nuevo sistema a la inglesa.

Volviendo a noviembre de 1752, una vez botado el *África*, Arriaga se ocupó también de que empezara a navegar cuanto antes para que se le pudieran hacer las correspondientes pruebas de navegación asignándole, al día siguiente de la botadura, la dotación correspondiente¹²⁷³, lo que comunicó a un impaciente Pérez Delgado: “Amigo mío, se trabajaba para que el *África* pudiera navegar en todo este mes o principio de enero”. En la Secretaría de Marina habían pensado destinar el nuevo navío al corso contra los berberiscos y marroquíes, pero antes de destacarlo a capitanear una escuadra, Ensenada, a pesar de que contaba con copias de los informes del capitán que había realizado las pruebas al navío, las cuales le habían sido enviadas por el marqués de la Victoria, quiso saber la opinión de Arriaga. Naturalmente, el intendente de Marina había seguido muy de cerca las pruebas de navegación a las que el navío había sido sometido, y le pareció idóneo para el corso, aunque

¹²⁶⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 262.

¹²⁷⁰ *Ibidem*, p. 271.

¹²⁷¹ AGS, SM, leg. 323, Cádiz, 9 de abril de 1754 y 11 de junio de 1754, Arriaga a Ensenada. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca...*, p. 271.

¹²⁷² *Ibidem*. AGS, SM, leg. 323, Madrid, 26 de abril de 1754.

¹²⁷³ AGS, SM, leg. 742, Medina a Pérez Delgado, Cádiz, 28 de noviembre de 1752. *Ibidem*, leg. 321, Arriaga a Ensenada, Cádiz, 21 de noviembre de 1752.

por su porte de 74 cañones excesivo para utilizarlo en el Mediterráneo contra las embarcaciones de menor porte y muy marineras que utilizaban los norteafricanos:

Muy buenos son el *África* y el *San Felipe* para el corso. Pero respectivamente a el solo objeto de moros servirían lo mismo dos de sesenta cañones si los tuviéramos y se ahorraría mucho gasto¹²⁷⁴.

Recordemos que durante su campaña de corso de 1748-49 ya había explicado a Ensenada que para perseguir jabeques moros resultaban mucho más efectivos que los grandes navíos de línea los jabeques y las fragatas, que al ser embarcaciones más ligeras eran más marineras, más veloces y permitían adentrarse en calas de poca profundidad además de poseer una mayor maniobrabilidad, de requerir dotaciones menores y por consiguiente permitir su armamento con menos gastos.

Siguiendo su consejo, en 1749 Ensenada había mandado construir en el arsenal de Cartagena cuatro nuevos jabeques, que se botaron en 1750¹²⁷⁵, con el fin de disponer de una flota guardacostas para el Mediterráneo en sustitución de las anticuadas galeras. Cuando se botaron los jabeques se estableció que la flotilla que formaban navegaría en conserva de una escuadra compuesta por uno o dos navíos de línea, para hacer permanentemente el corso contra los corsarios berberiscos y marroquíes.

Como vemos, también cuando fue solicitada su opinión con respecto al destino idóneo para el África, Arriaga recomendó lo que, según su propia experiencia, consideraba más proporcionado al fin perseguido, evitando un gasto excesivo a la Real Hacienda. Su experiencia personal, acumulada como marino de guerra estuvo siempre presente en la toma de decisiones administrativas, tácticas y estratégicas, y, como vemos, ya desde el principio de su vida política iniciada al frente de la Intendencia general de Marina en Cádiz. Arriaga a la hora de tomar decisiones no se dejará influenciar fácilmente por opiniones no justificadas y argumentará siempre sus decisiones haciendo referencia a experiencias y situaciones concretas vividas por él durante su etapa marinera.

Aunque debido a la distancia, Arriaga, desde su traslado a Cádiz, ya no formaba parte de la Junta consultiva para política indiana, desde la Secretaría de Marina siguieron pidiéndole su opinión sobre algunos asuntos puntuales

¹²⁷⁴ *Ibidem*, leg. 742, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 28 de noviembre de 1752.

¹²⁷⁵ PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M. T.: *El arsenal de Cartagena...*, p.183.

relacionados con la política defensiva en Indias. En el otoño de 1752 zarparon de Cádiz rumbo a Tierra Firme los navíos que integraban la nueva escuadra guardacostas al mando del jefe de escuadra Pedro de la Cerda, que Ensenada había destacado a La Guaira por recomendación de Arriaga, como vimos anteriormente. Pérez Delgado quiso saber cuándo debían relevarse las tripulaciones de dicha escuadra. Arriaga por motivos de economía recomendó no hacerlo antes de los dos años cumplidos. La Armada había invertido grandes cantidades de dinero en las raciones diarias de vino, pero los oficiales y las tripulaciones no lo consumían durante la navegación para poder venderlas en Indias, donde el precio del vino era mucho más elevado, lo que les permitía obtener un jugoso sobresueldo.

Esta antigua práctica se había institucionalizado en las escuadras que navegaban a Indias, siendo los ministros contadores de los navíos los encargados de la venta del vino y de llevar la contabilidad de los pagos a las tripulaciones. Normalmente cada seis meses cumplidos de navegación se entregaba el dinero correspondiente de la venta del vino a equipajes y tripulaciones. Teniendo esto en cuenta, Arriaga recomendó respetar estos plazos y tener previstas las tripulaciones de relevo con antelación para que cuando unos fueran a Indias, estuvieran los otros preparados y debidamente pagados para regresar. Arriaga fue un hombre austero, enemigo de gastos innecesarios y aún más de derroches, cualidades que trascendieron sus actuaciones, impregnando toda su gestión administrativa en Cádiz (a pesar de que en la Secretaría de Marina de la época Ensenada no imponía estrecheces presupuestarias) y posteriormente en el ministerio. Su respuesta a Pérez Delgado exponía bien claro su pensamiento al respecto:

Estas y otras economías que no alteran en nada las providencias me parecen no importunas, aún en el actual siglo de oro que mana este¹²⁷⁶.

Como ya venía siendo habitual, en la Secretaría de Marina se siguieron sus propuestas al pie de la letra. Ensenada ordenó en marzo de 1754 a Arriaga y al marqués de la Victoria el armamento de los buques de guerra que debían pasar a Cartagena de Indias a sustituir a los de la escuadra guardacostas de Pedro Messía de la Cerda¹²⁷⁷. Para relevar a Messía, nombró al capitán de

¹²⁷⁶ AGS, SM, leg. 742, Arriaga a Pérez Delgado, Cádiz, 12 de diciembre de 1752.

¹²⁷⁷ AGS, SM, leg. 402, docs. 597-622. Apresto de las fragatas *Victoria* y *Flecha* que al mando de D. Luís de Córdoba partieron hacia Cartagena de Indias para relevar en el corso de Tierra Firme al jefe de escuadra D. Pedro de la Cerda, quien debe regresar a España con el *Septentrión* y la *Galga*.

navío Luís de Córdoba¹²⁷⁸. En adelante el propio Arriaga, desde su ministerio se encargaría de institucionalizar el relevo cada dos años de las escuadras guardacostas enviadas desde Cádiz, mirando no sólo por el ahorro y buena administración, sino también por la conservación de los buques.

Lo cierto es que la propuesta de Arriaga de destacar una escuadra de la Armada a Cartagena de Indias y a Puerto Cabello, dotada con navíos, fragatas y jabeques, para patrullar permanentemente las costas de Tierra Firme, resultó ser una medida muy positiva para combatir el contrabando, como se desprende de las palabras de su primer comandante, Pedro Messía de la Cerda, después de dos años de corso:

Esta costa permanece limpia, sin haber en toda ella embarcación alguna de trato ilícito y los equipajes de los buques que componen la escuadra de mi cargo sin enfermedades ni deserciones, hallándose dicha escuadra pronta para cualquier movimiento que se ofrezca¹²⁷⁹.

Por la alabanza de la eficacia y operatividad de la escuadra que contiene este informe de su comandante, sin duda estas son las palabras que a cualquier ministro de Marina le gustaría oír, sobre todo cuando las loas se corresponden con la realidad. Lo cierto es que con dos pequeñas escuadras de tres o cuatro naves cada una, que se repartieron respectivamente la custodia de una franja costera que abarcaba desde el istmo de Panamá hasta la desembocadura del Orinoco, era muy difícil acabar con unas redes comerciales tan consolidadas como las que se habían establecido a lo largo del siglo entre los habitantes de la provincia de Venezuela y de las costas de Caracas y los comerciantes holandeses, apoyados por su colonias de Surinam y la isla de

¹²⁷⁸ *Ibidem*, leg. 402, doc. 599. Aranjuez, 12 de marzo de 1754, Ensenada a Arriaga: “De orden del rey dirijo a V.S. la copia adjunta de la que en esta fecha se previene al marqués de la Victoria sobre armamento de las fragatas que al mando de D. Luís de Córdoba deben pasar a Cartagena de Indias para que enterado V.S. de su contexto, concorra a su cumplimiento en la parte que le toca”. Doc. 600, Ensenada a de la Cerda: “Habiendo resuelto el rey que V.S. con el *Septentrión* y la *Galga* se venga al puerto de Cádiz y nombrado al capitán de navío Luís de Córdoba para que se encargue de la escuadra de corso en esos mares, me manda S.M. prevenirlo a V.S. a fin de que luego que llegue a esos parajes el referido oficial le entregue V.S. el mando de la referida escuadra, también la instrucción y órdenes de S.M. con que se halla, pertenecientes a la comandancia de corso para que reglado a ellas pueda desempeñar su comisión, debiendo quedar en esos mares los dos jabeques que unidos al navío y fragata del cargo de V.S. hacen el corso, para que continúen agregados a las dos fragatas de Córdoba (*Victoria* y *Flecha*)”.

¹²⁷⁹ AGS, SM, leg. 402, doc. 592, Cartagena de Indias, 15 de mayo de 1754, Pedro Messía de la Cerda a Ensenada.

Curaçao¹²⁸⁰. Las peculiaridades geográficas de la costa, llena de recovecos para esconderse y en la que desembocaban numerosos ríos que permitían a las embarcaciones de pequeño calado adentrarse por el territorio a través de sus cauces, favorecieron el comercio ilegal, como también la falta de control fiscal de la Corona española. Teniendo en cuenta los informes sobre la actividad de la escuadra de Messía de la Cerda¹²⁸¹, el patrullar de las costas de Caracas por buques de la Armada sí consiguió frenar el contrabando y sobre todo desviar las rutas del comercio de contrabando costero hacia la imprecisa zona fronteriza de la Guayana¹²⁸².

Cuando Arriaga recomendó a Ensenada el envío de una escuadra a Tierra Firme tuvo muy en cuenta las dificultades que había tenido Rodrigo Torres para avituallar a los doce navíos de su mando en 1740, cuando llegó al puerto de Cartagena, y sobre todo las dificultades en toda la región de Tierra Firme para conseguir harinas para cocer el bizcocho, alimento básico de las tripulaciones cuando navegaban. Por ello acompañó su propuesta con la sugerencia de realizar envíos periódicos de víveres (sobre todo harinas) y pertrechos para el mantenimiento de los navíos. Ensenada le ordenó que “cuidase de la remisión” y en septiembre de 1752 puso a su disposición 100.000 pesos para el mantenimiento de la escuadra de Messía de la Cerda. Desde Cádiz Arriaga se ocupó de los envíos: “he continuado las remesas, teniendo proveídas de harinas aquellas dos escuadras”.

El relevo de las fragatas de la escuadra de Messía iba a ocasionar un consumo extraordinario de víveres, sobre todo de harinas, al acumularse en Cartagena la demanda de raciones para las nuevas fragatas que llegaban con las despensas vacías después de la travesía del Atlántico, con la preparación de las raciones para tres meses destinadas a las naves que debían regresar a Cádiz. En abril de 1754, Arriaga, adelantándose al problema, avisó a Ensenada pidiéndole que aprobara un envío extraordinario de harinas y le enviara los fondos necesarios. Mientras esperaba la respuesta dispuso hacer las

¹²⁸⁰ Sobre el desarrollo comercial de la colonia holandesa y sus relaciones con la provincia de Venezuela véase: CRESPO SOLANA, A.: *América desde otra frontera. La Guayana holandesa (Surinam): 1680-1795*, Madrid, 2006, concretamente el capítulo VI.

¹²⁸¹ AGS, SM, leg. 402, docs. 573-596. Correspondencia desde Cartagena de Indias de Pedro Messía de la Cerda, comandante de la escuadra formada por el navío *Septentrión*, la fragata *La Galga* y los jabeques *Cazador* y *Volante*, y de Pedro de Ordeñana, ministro de la escuadra, sobre incidencias del corso. *Ibidem*, docs. 679-686. Cartas desde Puerto Cabello dando cuenta de la actividad de corso de los jabeques *Galgo* y *Liebre*, así como del paquebote *Marte*.

¹²⁸² Sobre esta colonia española véase: LUCENA GIRALDO, M: *Laboratorio tropical: la expedición de límites al Orinoco: 1750-1767*, Caracas-Madrid, 1993.

pesquisas para comprar 3.000 fanegas de trigo¹²⁸³. Ensenada dio el visto bueno enseguida y ordenó al tesorero remitir 24.000 escudos a Arriaga.

Arriaga, a pesar de que los acontecimientos relacionados con la caída de Ensenada y con su propio nombramiento para sucederle se precipitaron en los próximos meses, no se olvidó del asunto y una de las primeras disposiciones que tomó cuando llegó a Madrid para hacerse cargo de la Secretaría de Marina fue ordenar que en el próximo aviso que iba a salir hacia Cartagena se facilitase el envío de pertrechos y de la harina¹²⁸⁴.

11.2 Arriaga, presidente de la Casa de la Contratación.

También Arriaga, en su calidad de presidente de la Casa de la Contratación, solicitó desde Cádiz el dictamen de sus antiguos compañeros de la Junta sobre algunas propuestas suyas relacionadas con políticas comerciales indianas. Sírvanos como botón de muestra la que presentó en enero de 1753 proponiendo una considerable rebaja de las tasas que el vino y los aguardientes españoles pagaban en Nueva España¹²⁸⁵.

La exportación de aguardientes catalanes era de tal magnitud que constituyó la base de toda la exportación de Cataluña a América durante la primera mitad del siglo XVIII¹²⁸⁶. Sin embargo, en los primeros años de la década de los cincuenta muchos dueños de navíos habían empezado a rehusar embarcarlos por las crecientes dificultades para darles salida, debido a los elevados precios que alcanzaban por el añadido de los impuestos y a la abundancia en los mercados novohispanos de productos similares de elaboración local. La finalidad que perseguía Arriaga con su propuesta estaba

¹²⁸³ AGS, SM, leg. 402, doc. 623, Cádiz, 14 de abril de 1754, Arriaga a Ensenada.

¹²⁸⁴ *Ibidem*, doc. 625, Madrid, 13 de agosto de 1754, Arriaga a Álvaro Bermúdez: "Prevengo a V.M. se valga de D. Francisco Javier del Arco para que pase sus oficios mas eficaces con el Consulado de ese comercio a fin de que en el aviso que debe salir de ese puerto para el de Cartagena, facilite toda la mayor parte que se pueda de su buque en que V.M. envíe con destino a los bajeles del rey que navegan en aquellas costas la mayor cantidad que sea dable de duelería (tablones curvos) para pipas y toneles y también porción de harinas de la que ahí se está aprontando, valiéndose V.M. del caudal que está separado para satisfacer el importe de este socorro".

¹²⁸⁵ Sobre las exportaciones de aguardientes a Indias véase: HERNÁNDEZ PALOMO, J. J.: *El aguardiente de caña en México, 1724-1810*, Sevilla 1974. MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981. OLIVA MELGAR, J. M.: *Cataluña y el comercio privilegiado con América: la Real Compañía de Comercio de Barcelona en Indias*, Barcelona, 1987. *Ibidem*, "Los intercambios en la Cataluña del siglo XVIII", en *Manuscrits*, 11, 1993, pp. 85-108. LOZANO ARMENDARES, T.: *El chiringuito vindicado. El contrabando de aguardiente de caña y la política colonial*, México, 2005.

¹²⁸⁶ MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña...*, p. 200.

en plena consonancia con las políticas mercantilistas imperantes y, aunque no era un experto en cuestiones comerciales, sí fue sensible a los problemas de los comerciantes gaditanos que tuvo ocasión de conocer de cerca durante su etapa al frente de la presidencia de la Casa de la Contratación en Cádiz.

Con esta propuesta de reducción de tasas presentada a la Junta, Arriaga, sin duda, se hacía eco de algunas sugerencias del comercio gaditano y de los productores catalanes de aguardiente, encaminadas a estimular la producción y a facilitar a cosecheros y dueños de navíos mercantes hispanos la exportación de sus productos que, por los elevados derechos que pagaban en el virreinato (10 pesos y 2 reales el barril de vino y 9 pesos y 1 real el de aguardiente más un 8% de alcabala), no conseguían ver incrementada su demanda.

En su solicitud a la Junta Arriaga argumentaba que una de las ventajas que se conseguirían como consecuencia inmediata del aumento de las ventas, sería frenar la distribución y el consumo de productos locales como el aguardiente de caña, considerado nocivo para la salud, pero sobre todo, perjudiciales para el vino y los aguardientes catalanes por la competencia que suponía¹²⁸⁷.

En aquellos momentos la Junta la integraban Sebastián de Eslava y Francisco Molinillo, pues la vacante que había dejado Arriaga seis meses antes sólo había sido cubierta de forma intermitente por Manuel Pablo de Salcedo. El dictamen que emitieron Eslava y Molinillo¹²⁸⁸ corroboraba punto por punto toda la exposición de Arriaga para terminar recomendando a Ensenada que aprobase su propuesta de reducir los derechos a 6 pesos y 1 real por cada barril de vino y a 5 por el de aguardiente, como mejor medio para fomentar el comercio de estos productos en México.

Los resultados de la aprobación de la bajada se hicieron notar a finales de ese mismo año. Según los datos aportados por Martínez Shaw, en 1746 entraron en Cádiz rumbo a las Indias 191 decenas de barriles de aguardiente “castellano” (como se denominaba en Nueva España), subiendo la cifra en 1753 a 251 decenas de barriles¹²⁸⁹.

A principios de 1753 Ensenada remitió a Arriaga, en su calidad de presidente de la Casa de la Contratación, una memoria presentada en la

¹²⁸⁷Que el aguardiente de la competencia era perjudicial para la salud era un recurso recurrente utilizado como un argumento más de la estrategia comercial tanto por los productores locales como los exportadores españoles. MORENO ALONSO, M.: “Aguardientes y alcoholismo en el México colonial”, en *Cuadernos hispanoamericanos*, 424, 1985, pp. 81-96.

¹²⁸⁸ AGS, SG, leg. 6799, Madrid, 8 de febrero de 1753.

¹²⁸⁹ MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña...*, cuadro 7.

Secretaría de Indias por el comisario de empaques de azogues en Sevilla, Bernardo de Hoyos, en la que denunciaba toda una serie de errores que se producían al empaquetar y transportar el mercurio en los navíos, dando lugar a considerables pérdidas para la Real Hacienda a consecuencia de los derrames de mercurio y de la pudrición de los contenedores. Hoyos también sugería soluciones para los fallos que denunciaba¹²⁹⁰.

El azogue se introducía en baldeses, piezas de cuero de oveja suaves y endebles, (las mismas que se utilizaban para hacer guantes), que a su vez iban dentro de barriles de medio quintal, y éstos a su vez en cajones de madera, que se depositaban en los pañoles de los navíos para las travesías a Veracruz. Hasta 1745 la fabricación de los baldeses se había encargado al Gremio de Guanteros de la villa de Madrid. Los problemas empezaron a partir de 1746 cuando se cambió el asiento a favor de la fábrica de Pozuelo.

Otra de las causas por la que se perdía azogue según Hoyos era que los pañoles se hacían demasiado estrechos, por lo que los cajones tenían que ajustarse a base de golpes que reventaban los barriles haciendo que los tablones rotos y las astillas rajaran los baldeses, saliéndose fácilmente el azogue por las fisuras. Hoyos también denunció formalmente la pudrición que causaban el calor y la humedad a la carga depositada en bodegas y pañoles (especialmente a los azogues) durante las largas estancias de los navíos en los puertos tropicales.

Para redactar su dictamen Arriaga recurrió una vez más a su propia experiencia relacionada con el transporte de azogues¹²⁹¹, lo que le sirvió para ir desmontando las denuncias de Hoyos, que se habían empezado a producir a partir del cambio en la provisión de baldeses en 1746.

Para Arriaga era obvio que había que recuperar la práctica anterior a esa fecha. Basaba su argumento en que durante las expediciones de azogues en las que él había participado entre 1730 y 1732 no había habido derrames, ni tampoco cuando, en 1739, partió de Ferrol con la escuadra de Torres al mando del *Nueva España*, llevando a bordo 4.500 quintales de azogue en los pañoles del navío. El mercurio permaneció durante nueve meses embarcado sin pudrirse ni padecer daño alguno. Arriaga recomendaba a Ensenada restablecer el asiento con el Gremio de Guanteros y no escatimar gastos en la fabricación de los baldeses, exigiendo al asentista que utilizara las mejores pieles, seleccionadas entre animales sanos y curtidas por las manos más

¹²⁹⁰ BPR, II/2831, f.100r-106v, Relación que en el año de 1752 hizo al Excm. Sr, marqués de la Ensenada D. Bernardo de Hoyos, comisario de empaques de azogues en Sevilla, en que manifiesta el origen de los derrames de este metal en las remesas que se hacen a América.

¹²⁹¹ BPR, II/2831, 106r-107r, Dictamen que dio el bailío Frey D. Julián de Arriaga, presidente de la Casa de la Contratación...

cualificadas, de forma que quedaran suaves, sin fisuras, espinas ni dobleces. Era de la opinión que la fábrica de Pozuelo no estaba en condiciones de ofrecer baldeses de la misma calidad que había venido suministrando el Gremio de Guanteros.

Si los barriles se rompían con tanta facilidad era debido al sistema de unir los listones clavándolos unos a otros utilizando tachuelas. Arriaga recomendaba prescindir de las clavazones y unirlos con arcos de hierro, lo que además de reforzarlos evitaría que las puntas de las tachuelas rajasen los baldeses.

Si el agua penetraba cajones y pañoles sólo podía ser porque “por perjudicial ahorro se haya variado su construcción”, ya que antes, cuando se hacían utilizando tablonos tan gruesos o más que los del fondo del navío, eran impermeables. Y ponía dos ejemplos irrefutables. En 1719 se cayó una carga de azogues en el río Jamapa cuando era transportada desde Veracruz a Puebla. Cuando se recuperaron los cajones después de permanecer 44 días en el agua, ésta sólo había penetrado en un cajón. El segundo ejemplo hacía referencia al buceo de la plata de la naufragada flota de Rodrigo Torres en 1733. La tarea más ardua de los buzos fue romper los gruesos tablonos de los pañoles para poder recuperar la plata que viajaba en ellos.

En cuanto a la crítica de estibar los cajones a golpes en los pañoles, Arriaga explicaba que si bien a veces era inevitable algún golpe para ajustarlos, era muy excepcional el que se rompiese algún cajón en esta operación, mientras que, por el contrario, si los cajones no viajaban perfectamente ajustados dentro de los pañoles, había muchas posibilidades de que con los balanceos de la navegación se golpearan unos con otros terminando por abrirse.

Arriaga analizó pausadamente cada una de las denuncias de Hoyos, rebajando sus exageraciones y desmontando con ejemplos las acusaciones que implicaban de forma directa o indirecta a la Marina. Aisló de forma lógica y acertada el fondo del problema: la calidad de los baldeses. Por ello, como ya apuntamos recomendó a Ensenada que, frente a la fábrica de Pozuelo, se restableciera el asiento con el Gremio de Guanteros, ya que la calidad de los baldeses que habían suministrado hasta 1745 estaba fuera de toda duda.

Como vemos, fueron muchos y muy variados los asuntos que llenaron la correspondencia mantenida durante estos años por Arriaga y Ensenada. Sin embargo hay uno que trascendió al ámbito privado y que debió causar mucha tristeza a Arriaga. En junio de 1753 fallecía Francisco de Varas y Valdés, que fue no sólo su antecesor en los cargos que ocupaba, sino la persona que le había brindado todo su apoyo y afecto desde que puso un pie en Cádiz en agosto de 1752. Arriaga notificó a Ensenada el fallecimiento de Francisco de

Varas, destacando muy especialmente la honradez con la que toda su vida había servido a la Armada, motivo por el que solicitó el nombramiento de capitán de navío para su sobrino¹²⁹², siguiendo la costumbre de honrar en los herederos la memoria del difunto.

Francisco de Varas había empezado su larga trayectoria en la Marina poco antes de 1714 como oficial de la Casa de la Contratación en Sevilla, desde donde fue enviado a Cádiz en 1716 por Alberoni con el encargo de aprestar una flota de guerra, como mencionamos anteriormente. Se convirtió en la mano derecha de Patiño, cuando éste llegó a Cádiz a hacerse cargo de la Intendencia General de Marina en 1717, y, después de su ascenso al ministerio de Marina en 1736, en su sucesor en la Intendencia general de Marina y en la presidencia de la Casa de la Contratación, siendo mantenido en estos cargos por los sucesivos secretarios de Marina. Sin duda era considerado toda una institución por los miembros de la Armada. Coincidiendo con el nombramiento de intendente general de Marina de Arriaga, en noviembre de 1751, Varas presentó la dimisión por su avanzada edad. Ensenada la aceptó, pero le pidió que siguiera en activo hasta que Arriaga pudiera dejar la Corte para sustituirle. En reconocimiento a su labor le concedió honores de teniente general y la jubilación con el sueldo de teniente general¹²⁹³.

En el apartado sobre la expulsión de los cortadores de palo ingleses de Honduras nos hemos referido a la doble estrategia militar y comercial desplegada por el marqués de la Ensenada para acabar con los asentamientos ilegales usurpados a la Corona española. Al mismo tiempo que ordenaba una expedición militar para proceder a la expulsión, estableció un monopolio para la corta del palo en Campeche y su comercialización desde Cádiz con la firme intención de arrebatarse el negocio a los ingleses¹²⁹⁴. Ensenada en un principio intentó implicar en el negocio a los comerciantes gaditanos a través de la creación de una compañía privilegiada, pero, ante la negativa del Comercio de Cádiz a entrar en el negocio, el ministro decidió implicar al asentista de maderas para la construcción naval Juan de Isla. Según el plan elaborado en la Secretaría de Indias, la Real Hacienda financiaría directamente la corta del

¹²⁹² AGS, SM, leg. 16, exp. 5, Arriaga a Ensenada, junio de 1753: “murió Varas y se verifica el desinterés con que sirvió por no haber dejado en dinero ni aún lo que heredó de su hermana Dña. Margarita. Si v.e. quiere atender su memoria en el sobrino, será de ningún ejemplar ni perjuicio hacerle capitán de navío, y no estando para navegar pedirá sin dificultad su jubilación”.

¹²⁹³ AGMAB, leg. 3095. AGI, Contratación, leg. 5102, esquila de Francisco de Varas a Gutierrez de Hevia.

¹²⁹⁴ BN, Ms. 1962-2. “Noticia de varios puntos... Método y práctica de cortar en la provincia de Yucatán o Campeche el palo de tinte”.

palo a través del virreinato novohispano. El gobernador de Campeche organizaría los trabajos de tala y almacenamiento y Juan de Isla se encargaría de su transporte en los cuatro navíos que había construido en el astillero de Guarnizo. Para financiar el transporte se le autorizó a que en el viaje de ida los navíos llevaran mercancías para su venta en Campeche. Isla también se encargaría de la comercialización del palo desde Cádiz. El proyecto fracasó debido a la renuncia de Isla a seguir con el negocio después de haber hecho cuatro transportes desde Campeche hasta Cádiz.

Como en Lerma (Campeche) aún permanecían mal almacenados 80.000 quintales de palo, en abril de 1754 Ensenada se dirigió a Arriaga pidiéndole que como presidente de la Casa de la Contratación hiciera diligencias para que “alguien del comercio” se hiciera cargo de la conducción a la península de los quintales de palo de tinte antes de que empezaran a pudrirse debido a la humedad y a las pésimas condiciones de almacenamiento¹²⁹⁵. Ensenada estaba preocupado y no era para menos: hasta ese momento la Real Hacienda llevaba invertidos 460.000 pesos en el negocio, 300.000 que se habían anticipado a Isla y 160.000 que habían adelantado el virrey de Nueva España y el gobernador de La Habana al gobernador de Yucatán para pagar los jornales de los cortadores y el almacenaje del palo.

Previamente, José Banfi, desde la Secretaría de Indias, había intentado que algunos comerciantes gaditanos se hicieran cargo de la conducción del palo desde Campeche en 4 o 6 pingues a cambio de permitirles enviar un registro con mercancías a las provincias de Honduras, Campeche y Tabasco. Todos ellos en principio se negaron argumentando desconocer el negocio, aunque se mostraron abiertos a intentarlo si entraba en la compañía privilegiada, que se había previsto crear como marco de la operación comercial, el comerciante gaditano Pedro Sáez de SantaMaría, bien como interesado o como director de la misma¹²⁹⁶. Ensenada también pidió a Arriaga que, de no conseguir ningún comerciante que entrara en el negocio, intentara convencer a Sáez de SantaMaría. Arriaga se reunió varias veces con este comerciante, pero sin ningún éxito: “llamé a este sujeto y bien informado por menos en varias sesiones que con él he tenido del todo de esta materia, se me ha negado absolutamente, exponiéndome muchas razones que a esto le mueven”¹²⁹⁷.

¹²⁹⁵ AGI, México, leg. 3099, fols. 435-444. Madrid, 16 de abril de 1754, Ensenada a Arriaga.

¹²⁹⁶ *Ibidem*, fol. 448, Cádiz, 7 de mayo de 1754, Arriaga a Ensenada. Los comerciantes en cuestión eran Francisco de Mendinueta, José de Aguirre y Acharán y Pedro de Astrearena.

¹²⁹⁷ *Ibidem*.

Como no se hacía esperanzas de encontrar a nadie dispuesto a hacerse cargo del transporte del palo (“yo recelo no hallar más condescendencia en otros sujetos a quienes he pensado proponer reservadamente la idea, siendo uno de ellos D. José Duque”), sugirió a Ensenada que en el ínterin, para evitar por la pudrición la pérdida “del palo que tiene costeadado el rey”, convendría empezar a trasladarlo en balandras u otras pequeñas embarcaciones desde Campeche hasta Veracruz. Allí, los oficiales reales podrían encargarse de irlo despachando como lastre en los muchos buques mercantes que desde ese puerto navegaban hacia la península, pues estaba convencido de que la mayoría de sus capitanes lo admitirían sin reservas. Naturalmente que era consciente de que por ese medio no se podrían trasladar los 80.000 quintales más los que se hubieran ido almacenando, puesto que las cortas proseguían, “pero siempre servirá lo que en esto se adelante de ir en parte resarcido el desembolso de los 460.000 pesos”.

Además desengañó a Ensenada sobre la contraprestación que había hecho a los comerciantes de aprovisionar las provincias de Honduras, Campeche y Tabasco con un registro de mercancías: “pues la primera está actualmente sobrante, y Campeche y Tabasco son dos infelices rincones que con 100.000 pesos de géneros bastos se llenan para mucho tiempo”.

Entretanto, el oficial real de Veracruz, Pedro de Urriola, había escrito a Ensenada sugiriendo la misma idea de Arriaga de transportar el palo de Campeche hasta Veracruz y desde allí a Cádiz. Urriola solicitaba la aprobación de Ensenada para comprar por cuenta de la Real Hacienda una pequeña embarcación y empezar a hacer el transporte hasta Veracruz, presupuestando el precio por quintal transportado a 5 reales y medio. Según Urriola la Real Hacienda se ahorraría los elevados gastos que supondría la pérdida del palo si seguía mucho más tiempo almacenado. Para conducirlo a Cádiz desde Veracruz proponía que los buques de la Armada de Barlovento lo transportaran durante las invernadas de la escuadra. Ensenada remitió la carta de Urriola a Arriaga pidiéndole su parecer¹²⁹⁸.

A Arriaga el precio mencionado por Urriola de 5 reales y medio por quintal de palo transportado le pareció excesivo: él manejaba la cifra de 5 reales, que además coincidía con la que le había dado Sáez de Santa María durante las negociaciones mantenidas pocas semanas antes, cuando Arriaga intentó convencerle de entrar en el negocio. También le pareció abusiva la propuesta de comprar una embarcación con cargo a la Real Hacienda, puesto que en Veracruz abundaban las naves pequeñas que igualmente se utilizaban

¹²⁹⁸ *Ibidem*, Madrid, 1 de junio de 1754, Ensenada a Arriaga.

para transportar mercancías y pertrechos militares a la guarnición de Campeche. Por tanto, insistió en que había que encargar a los oficiales reales de Veracruz que promovieran el transporte del palo en esas pequeñas embarcaciones, negociando un flete moderado con sus propietarios, “pues si economizan sus gastos, resultará bastante beneficio”. También desechó totalmente la propuesta de utilizar los buques de la Armada de Barlovento para el transporte hasta Cádiz ya que en primer lugar desconocían las derrotas atlánticas además de que la finalidad de las invernadas era tener tiempo para recorrerlos y carenarlos. En cambio, sugirió que fueran los navíos de la Armada que regularmente transportaban el azogue a Veracruz los que se encargaran de traerlo. Si se coordinaba bien el transporte desde Campeche hasta Veracruz, cuando los próximos Azogues llegaran al puerto veracruzano, encontrarían el palo preparado para cargarlo y, sin perder tiempo en largas esperas, traerlo a Cádiz en su viaje de regreso¹²⁹⁹.

La crisis de Ensenada paralizó este proyecto, y una vez consumada la caída del ministro Wall ordenó a Arriaga acabar con el negocio del palo por cuenta de la Real Hacienda puesto en pie por el marqués. Para ello, junto con las órdenes enviadas a las autoridades coloniales de suspender la expedición de desalojo de los cortadores ingleses de río Valis, tuvo que enviar al gobernador de Yucatán la correspondiente disposición para anular las que previamente había dado Ensenada relacionadas con la corta de palo:

Que se suspendan las órdenes de 18 de diciembre de 1751 y de 16 de abril de 1752 que tiene de corte de palo de la mejor calidad para ser conducido a estos reinos en las cuatro embarcaciones que irían de Santander de parte de Juan de Isla. Ahora manda S.M. que avise del que hay apilado sobre los 80.000 quintales de que ya habían avisado que tenían apilados en Lerma. Manda S.M. que los remitan a Veracruz para que aquel gobernador los remita a estos reinos¹³⁰⁰.

Sin embargo, se resistió a perder los 80.000 quintales cortados, por lo que ordenó al gobernador y a los oficiales reales de Veracruz que enviaran en todas las ocasiones que se les presentasen, bien en registros o en los buques de guerra, todo el palo que estaba apilado en Lerma, y que le dieran cuenta previamente de las cantidades que fueran recibiendo desde Lerma, con expresión de las embarcadas en cada navío.

Pero no acabó aquí la cosa. Arriaga decidió que, “siendo preciso asegurar los intereses del rey”, había que recuperar el dinero pagado a

¹²⁹⁹ *Ibidem*, fol. 476, Cádiz, 25 de junio e 1754, Arriaga a Ensenada.

¹³⁰⁰ *Ibidem*, fol 482, Madrid, 2 de septiembre de 1754, Arriaga al gobernador de Yucatán.

Fernández Isla, por lo que ordenó a los gobernadores y oficiales reales de Veracruz y Campeche recaudar de los comisionados de Isla en América las cantidades de dinero que habían cobrado por las talas y la venta del palo y que se requiriera todo el palo que todavía tenían almacenado para su venta, asegurando los importes en cajas reales por separado, una por cada comisionado, cuidando evitar una quiebra o una fuga¹³⁰¹.

Con la misma intención también ordenó a Fernández Isla poner a disposición del presidente de la Casa de la Contratación, Esteban de Abaría, el palo que tuviera almacenado en Santander¹³⁰². Pocos días después, con gran satisfacción, le anunció Abaría haber vendido el palo de Santander a Federico Dubois a 28 reales de plata el quintal¹³⁰³.

Arriaga permaneció en Cádiz, ejerciendo como intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación dos años, hasta que fue nombrado Secretario de Marina el 22 julio de 1754¹³⁰⁴. Las experiencias acumuladas durante este tiempo relacionadas con temáticas variadas de la política naval e indiana, como el nuevo rearme naval o la estrategia defensiva, sumadas a las que él mismo había vivido como marino de guerra, fueron sin duda la mejor escuela y el mejor trampolín para su posterior actividad ministerial.

A Arriaga le tocó el gordo en la lotería de cargos y nombramientos de la Administración borbónica cuando en noviembre de 1751, a sus cincuenta y un años, saboreando las mieles del éxito y del reconocimiento público y real por su gestión de la revuelta caraqueña contra la compañía guipuzcoana, Ensenada le entregó la dirección de las dos instituciones más importantes para el funcionamiento de la Marina y del comercio con Indias. Para cualquier marino vocacional, y Arriaga lo fue, dejar la mar no debió ser fácil. Ensenada confiaba plenamente en él, lo necesitaba para dejar en sus manos todo lo

¹³⁰¹ *Ibidem*, fol 483 y 490, Madrid, 2 de septiembre de 1754, Arriaga al gobernador de Veracruz y a los oficiales reales del mismo puerto. Fol. 492, misma fecha, al gobernador y a los oficiales reales de Campeche.

¹³⁰² *Ibidem*, fol. 579, Madrid, 21 de febrero de 1755, Arriaga a Juan Fernández de Isla.

¹³⁰³ *Ibidem*, fol. 586, Cádiz, 11 de marzo de 1755, Esteban de Abaría a Arriaga.

¹³⁰⁴ AHN, Estado, leg. 2874, exp. 16, Wall a Arriaga, Buen Retiro, 22 de julio de 1754. "Habiendo depuesto el rey por resolución del día 20 del corriente al marqués de la Ensenada de todos sus empleos y encargos, desterrándole a Granada, se ha servido conferir a v.e. la Secretaría de Marina. Me manda participarlo a v.e. para que se ponga luego en camino para esta Corte a tomar posesión de su nuevo empleo, pero gobernando su marcha y jornadas sin perjuicio de su salud, y dejar a la elección de Ud. el nombrar sujeto que interinamente cuide de los encargos que le estaban acometidos en ese departamento". *La Gaceta de Madrid*, 23 de julio de 1754. AHN, Estado, leg. 3497, título de Secretario de Marina rubricado por Fernando VI con fecha de 25 de julio de 1754.

relacionado con la dirección de las Marinas de Guerra y Mercante, por lo que supo hacerle atractiva la decisión de dejar de navegar, con los nombramientos que llevaban implícitos el reconocimiento oficial y mucho poder.

Si tenemos en cuenta que la mayoría de los marinos del Cuerpo general se jubilaban sin más y que, como algo muy excepcional, sólo unos pocos conseguían algún cargo relevante en la administración de la Marina, para Arriaga los nombramientos supusieron un broche de oro a su carrera de marino. Cambió la dureza e incomodidad de la vida a bordo, el riesgo y la aventura de la navegación y el peligro que implicaba la defensa del imperio por la, sin duda, más cómoda pero no menos inquietante vida en las turbulentas y peligrosas aguas de la intrigante corte de Fernando VI.

CAPITULO12 ARRIAGA Y LA CAÍDA DE ENSENADA, 1754.

El complot llevado a cabo por el duque de Huéscar¹³⁰⁵ y el embajador de Inglaterra, Benjamin Keene¹³⁰⁶, para derrocar al marqués de la Ensenada, al que se sumaron Ricardo Wall desde su embajada en Londres¹³⁰⁷, y, en el último momento, la reina Bárbara de Braganza, es por su trascendencia uno de los acontecimientos más estudiados del siglo XVIII. Sucesivamente han ido apareciendo nuevos datos que han permitido completar todo el proceso de la conspiración y las consecuencias para sus protagonistas. El magistral estudio de la “crisis Ensenada” realizado por el profesor José Luis Gómez Urdáñez ha sido completado con aportaciones más recientes propias y de sus alumnos, los investigadores Cristina González Caizán y Diego Téllez Alarcia, contribuyendo

¹³⁰⁵ ALBA, duque de, “El duque de Huéscar. Apuntes biográficos según los documentos del archivo de la Casa de Alba” en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXIX, 1946, pp. 7-20. Fernando de Silva Álvarez de Toledo, duque de Huéscar, duque de Alba a partir de 1755, había nacido el 27 de octubre de 1714 en Viena, donde se habían refugiado su abuela, mujer del X duque de Alba y sus padres, que habían seguido el partido del archiduque. En 1725 regresó a España, siguiéndole su familia, que se había acogido a la amnistía que siguió al tratado de Viena. Completó su formación en el Colegio Imperial. En 1731 se casó con la hija de los condes de Oropesa. En 1733 fue nombrado gentilhomme de cámara y en 1735 coronel del Regimiento de Infantería de Mallorca, ascendiendo a brigadier en 1741. Hizo las campañas de Italia de 1742-43 como ayudante de campo del infante D. Felipe, momento en que coincide e inicia su amistad con Ricardo Wall. Durante esta etapa también conoció al marqués de la Ensenada, secretario de Estado del infante. Gracias a su amistad con Ensenada, fue reclamado en Madrid por Felipe V cuando le nombró secretario de Estado de Marina e Indias en 1743, en 1744 Huéscar es nombrado capitán de la primera compañía de Guardias de Corps. En la Corte, Huéscar cultivó su amistad con Carvajal y Ensenada. En 1746 por iniciativa de Ensenada es enviado a París como embajador extraordinario. En 1747 consigue que Carvajal envíe a Wall a Londres para negociar en secreto un tratado de paz con Inglaterra. En noviembre de 1753 es nombrado mayordomo mayor del rey. OZANAM, D.: *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada ente D. José de Carvajal y el duque de Huéscar*, Madrid, 1975.

¹³⁰⁶ Véase PIETRO, CH.: “Estudio de las relaciones angloespañolas: Fernando VI y Sir Benjamín Keene”, *Revista de Estudios Americanos*, Sevilla, vol. 84-85, 1958, pp. 107-126. LODGE, R.: *The private correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge, 1933.

¹³⁰⁷ TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 147-148. El autor expone claramente cómo Wall, a raíz de su visita a Madrid en la primavera de 1752 para recibir personalmente su ascenso a embajador, fue presentado a los reyes, quienes le ascendieron a teniente general. A pesar de ser amigo de Carvajal y de Ensenada se decantó por la fracción de Carvajal movido por las maniobras de los seguidores de ambos en torno a su nombramiento.

a esclarecer las intrigas cortesanas, la trama del complot y sobre todo las causas¹³⁰⁸.

Desde el fallecimiento de José de Carvajal, en abril de 1754, el duque de Huéscar, apoyado por Ricardo Wall, llevó a cabo ante los reyes una intensa campaña de desprestigio contra Ensenada y sus colaboradores más cercanos hasta conseguir su exoneración. Aprovechó la cercanía a Fernando VI que le proporcionaba el privilegiado cargo de mayordomo mayor de la Casa Real (que ostentaba desde el 8 de noviembre de 1753) para influir y manipular a un hombre débil, incapacitado para asumir la responsabilidad del gobierno que había heredado y absolutamente entregado a su círculo más íntimo: su mujer, la reina Bárbara de Braganza, su confesor, el padre Rávago¹³⁰⁹, el cantante Farinelli¹³¹⁰, Ensenada, el ministro que no le importunaba con los problemas políticos y le proporcionaba entretenimiento, diversión y caprichos, y el duque de Huéscar, su mayordomo, convertido en su consejero desde la muerte de Carvajal.

La incapacidad para gobernar del rey se vio acrecentada por su desidia y desinterés por la mayoría de los asuntos que le alteraban y que, como a muchos de sus antepasados, le llevaron a dejar en manos de sus ministros, José de Carvajal y el marqués de la Ensenada, el control de la política y la realización de los grandes proyectos políticos que éstos habían elaborado y que caracterizaron su reinado. Se consolidó así durante estos años el despotismo ministerial desarrollado durante el gobierno de Felipe V.

Aunque es cierto que, debido a su obsesión por mantener al precio que fuera la paz que se alcanzó cuando iniciaba su reinado, seguía con relativo interés los avatares de la política exterior a través de los informes que le filtraban profilácticamente, según su estado de ánimo, sus ministros, la reina y el padre Rávago, no se puede decir que dirigiera la política. De hecho, se le

¹³⁰⁸ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Fernando VI...*, Del mismo autor *El proyecto...* "El duque de Duras y el fin del ministerio de Ensenada (1752-1754)", en *Hispania*, LIX/1, 201, 1999, pp. 217-249. "La biografía de Fernando VI como medio para reflexionar sobre el poder en el Despotismo ilustrado" en www.gomezurdanez.es/vg/default2htm. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política...* TÉLLEZ ALARCIA, D.: "El caballero D. Ricardo Wall y la conspiración antisenadista" en DELGADO BARRADO, J. M. y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (coords): *Ministros...*, pp. 93-140.

¹³⁰⁹ ALCARAZ GÓMEZ, J. F.: *El padre Rávago, confesor del rey, (1747-1755)*, Granada, 1993. *Jesuitas y reformismo. El padre Rávago*, Valencia, 1996.

¹³¹⁰ LOLO, B.: "Las temporadas líricas durante el reinado de Fernando VI. Conforto y Farinelli una fructífera colaboración teatral en la Corte de Madrid (1751-1758)", en *España festejante. El siglo XVIII*, Málaga, 2000, pp. 365-382. Sobre Carlo Broschi, alias Farinelli véase: AGP. Personal, exp. 143/16. ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C.: *Felipe V*, Madrid, 2001, pp. 155-158.

ocultaba todo lo que pudiera afligirle o cansarle, por lo que cabría preguntarse: ¿de qué se enteraba?

Debido a su inestabilidad emocional, consecuencia de haber crecido humana y políticamente despreciado y relegado, como efecto compensatorio necesitaba sentirse querido, adulado y admirado. El cariño evidentemente lo recibió de su mujer, la adulación de sus ministros y cortesanos y la admiración la buscó en sus iguales: los monarcas europeos. De ahí que disfrutara practicando el “dejarse querer”, negándose a entrar en ninguna de las alianzas que insistentemente le propusieron los embajadores de Francia e Inglaterra en nombre de sus respectivos gobiernos, para no poner en peligro la paz¹³¹¹.

Desde el principio de siglo la nueva dinastía intentó reducir la enorme influencia política que habían tenido los Grandes y recuperar parcelas de poder que les habían ido cediendo los monarcas de la Casa de Austria, creando una serie de instituciones (las Secretarías de Estado) y de mecanismos de gobierno (la vía reservada) que progresivamente fueron desactivando el viejo sistema polisindial y dejando vacíos de contenido político los viejos Consejos. En este nuevo sistema de gobierno no se había definido el papel de la Corte, formada por muchos cargos muy bien remunerados al servicio de la Monarquía que empezaron a ocupar extranjeros y, cada vez más, hidalgos y colegiales en detrimento de los Grandes, lo que alimentó su resentimiento. Aunque el rey, amo absoluto, estaba por encima de todos y todo, ni Felipe V ni Fernando VI estuvieron nunca a la altura de su responsabilidad, relegando la tarea gubernativa en el mejor de los casos en sus ministros, cuando no se inhibían de sus obligaciones de forma irresponsable.

Esa indefinición en el ejercicio de las tareas gubernativas, en gran parte causada por la incapacidad e inestabilidad de los reyes, dio lugar a que se produjeran puntuales trasvases de poder a favor de algunos ministros (Alberoni, Patiño, Carvajal, Ensenada) que Felipe V y Fernando VI, en situaciones concretas de sus reinados, ocasionadas por su ineptitud y desidia para administrar y gobernar, bendijeron porque les convino, mientras que en otras ocasiones las descalificaron bien por desconfianza hacia los mismos ministros, por las consecuencias negativas que tuvieron algunas de sus decisiones o por insidia de la camarilla que agrupaba los intereses de los perjudicados por el nuevo despotismo ministerial.

El duque de Huéscar encabezó el descontento de los Grandes por su pérdida de poder, que había ido disminuyendo a medida que pasaba a manos

¹³¹¹ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Fernando VI...*, pp. 63-94. *Biografía de Fernando VI como medio para reflexionar...*, www.gomezurdanez.es/vg/default2.htm.

de un grupo de políticos de origen segundón cada vez más numeroso¹³¹². El descontento alimentado por su orgullo herido al verse despojados de autoridad por quien consideraban un arribista de inferior extracción, se convirtió en crispación cuando los más privilegiados vieron en las medidas reformistas de Ensenada para modernizar y reforzar el Estado (especialmente las fiscales¹³¹³ y las relacionadas con las Casas Reales¹³¹⁴ y las Guardias de Corps¹³¹⁵) una amenaza directa de pérdida de privilegios. La crispación engendró el deseo de frenar a Ensenada y a su numerosa red clientelar.

Cuando José de Carvajal constató cómo su propia parcela de poder estaba siendo progresivamente invadida y algunos de sus logros obstaculizados¹³¹⁶, pero, sobre todo, cuando a partir de 1752 comprendió que algunas decisiones de Ensenada con respecto a los establecimientos ingleses en Honduras, según su opinión, podían poner en peligro su sistema de neutralidad¹³¹⁷, por lo que llegó a negar incluso conocer su existencia (“me admira que se diga que hay ingleses establecidos en Mosquitos”¹³¹⁸), desahogó sus celos y descontento, como había venido haciendo, con sus amigos Wall y el duque de Huéscar. De este modo, Carvajal dio a este intrigante nato¹³¹⁹ los argumentos que utilizaría después de su muerte, cuando se convirtió en confidente del monarca, para orquestar el complot que acabó con el ministerio de quien también había sido amigo y confidente¹³²⁰.

¹³¹² GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Fernando VI*, p. 33.

¹³¹³ MATILLA TASCÓN, A.: *La Única Contribución y el Catastro del marqués de la Ensenada*, Madrid, 1947. MATEOS DORADO, D.: “La Única contribución y el Catastro de Ensenada (1749-1759)”, en *La época de Fernando VI*, Oviedo, 1981.

¹³¹⁴ GÓMEZ-CENTURIÓN, C.: “La reforma de las casas reales del marqués de la Ensenada” en *Cuadernos de Historia Moderna* 20, 1998, pp. 59-83.

¹³¹⁵ ANDUJAR CASTILLO, F.: “La “reforma” militar del marqués de la Ensenada” en Actas de la VIII reunión científica de la Fundación española de Historia Moderna: (2-4 Junio 2004), vol 2, GUIMERÁ RAVINA, A y PERALTA RUÍZ, V.: *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar*, 2005, pp. 519-536.

¹³¹⁶ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: “Carvajal y Ensenada, un binomio político”, en DELGADO BARRADO, J. M. y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Ministros...*, pp. 65-92. TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 140-146

¹³¹⁷ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 88: “La percepción de que su *sistema* de paz, que él mismo reconoce inspirado en el abate Saint-Pierre, ha entrado en crisis en 1752 a raíz del incremento de la tensión en el Atlántico, le empuja a criticar abiertamente a Ensenada a quien ve ya como un temerario peligrosamente arrogante frente a Inglaterra”.

¹³¹⁸ AHN, Estado, leg. 4277-1, 5 y 10 de enero de 1752, Carvajal a Wall. Las palabras de Carvajal no dejan de ser sorprendentes teniendo en cuenta que había sido presidente del Consejo de Indias y estaba familiarizado con los asuntos indios.

¹³¹⁹ Abundante información sobre la relación entre el duque de Huéscar y Carvajal en OZANAM, D.: *La diplomacia...* Sobre la red clientelar de Carvajal y su “cofradía”: TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Ricardo Wall...*, pp. 169-177.

¹³²⁰ Algunos ejemplos de sus quejas a Huéscar motivadas por los celos que tenía de Ensenada, en OZANAM, D.: *La diplomacia...*, pp. 51-53.

Al encono de los Grandes y de Carvajal y su “cofradía” hacia Ensenada hay que sumar un tercer factor decisivo en la caída del ministro: la defensa a ultranza que Inglaterra estaba haciendo de su campaña de expansión comercial en Indias. Era la política del “todo vale”: comercio ilícito practicado con naturales del Imperio fomentado directamente por la Corte inglesa; extracción fraudulenta de productos indianos; usurpaciones territoriales; construcción de asentamientos ilegales protegidos con fortificaciones armadas y tropas regulares; envío desde la metrópoli de navíos de guerra para proteger a los mercantes contrabandistas; uso de la fuerza contra guardacostas hispanos, asesinato de los tripulantes de guardacostas y corsarios españoles que no pudieron escapar una vez que sus navíos fueron capturados; y alguna ejecución ordenada por el gobernador de Jamaica tras un proceso lleno de irregularidades¹³²¹.

Inglaterra, en los despachos oficiales y salones cortesanos, rebajaba las atrocidades que denunciaban los gobernadores de los puertos y plazas indianas¹³²² y justificaba tener derecho a la libre navegación, a la ocupación de Valis y Río Tinto y a la extracción del palo de tinte en base a los antiguos tratados de 1667, 1670, 1713 y 1715¹³²³. Empleaban un cinismo magistral para

¹³²¹ AGS, SG, leg. 6799, doc. 197, Informe de marzo de 1754 de la Junta presidida por Sebastián de Eslava para emitir un dictamen sobre “*el atrevimiento con que están perdiendo el respeto a la armas de S.M. los pobladores de Río Tinto y Wallis y demás poblaciones que componen el Saco de Honduras*”. En el informe se menciona una carta del comandante del puerto de Omoa, Luís Díez Navarro, remitida por Ensenada a la Junta, en la que Díez Navarro denuncia varios ataques sangrientos sufridos por guardacostas españoles a manos de un escuadrón de guardacostas ingleses establecido en Río Tinto al mando de un tal “Cocon”, dedicado a perseguir y destruir embarcaciones guardacostas españolas y a asesinar a sus tripulantes. En la carta de Díez Navarro se menciona, por ejemplo, el ataque sufrido por una piragua el 1 de septiembre de 1752 en su trayecto desde Omoa hacia el castillo de Bacalar transportando soldados y civiles. Fue atacada y desvalijada por las embarcaciones de Cocon, quien además pasó a todos sus pasajeros a cuchillo. O el ataque perpetrado el 26 de mayo de 1753 a una balandra guardacostas que varó en los bajos, también por los secuaces de Cocon, que asesinaron cruelmente a todos sus ocupantes. AGS, Estado, leg. 6924, 24 de mayo de 1753, Wall a Carvajal. Knowles retuvo, condenó de forma arbitraria y ejecutó a Juan de Torres, dueño de un jabeque apresado, a pesar de navegar con patente del gobernador de La Habana. Debido a las protestas de Wall, como una “gracia extraordinaria” se había ordenado a Knowles liberar a Torres, pero ni aún así se pudo evitar el trágico desenlace.

¹³²² En AGS, SM, leg. 402 hay abundante correspondencia de 1752, 1753 y 1754 del gobernador de La Habana, D. Francisco Cagigal de la Vega, y del comandante de la escuadra de Guardacostas, D. Gutierre de Hevia, así como de su sustituto, D. Juan de Lángara, informando de los movimientos, incidencias y enfrentamientos de los buques guardacostas de la escuadra de Hevia y los corsarios armados en guerra por el gobernador Cagigal con los corsarios y guardacostas británicos que actuaban amparados por el gobernador de Jamaica.

¹³²³ AGS. SG, leg. 6799, doc. 145, Dictamen solicitado por Ensenada al Consejo de Indias sobre las medidas adoptadas para contener el contrabando en América, sobre cómo regular el corso particular y para evaluar la Instrucción de corso dictada por el virrey en 1751. En su dictamen los miembros del Consejo negaban rotundamente la interpretación inglesa de los

explotar hábilmente las consecuencias políticas en la Corte madrileña de su ofensiva comercial y bélica sobre el Caribe español, jugando sus bazas contra la política atlántica de Ensenada y la subsecuente actuación de los guardacostas y corsarios españoles.

Mientras los ministros ingleses contemporizaban en los despachos y salones con el embajador Wall entre las quejas y la negociación para consolidar la neutralidad, y Carvajal y Ensenada hacían lo propio con Keene en Madrid, las autoridades británicas llevaban a cabo una ofensiva mercantil y naval en el Golfo de México utilizando navíos de la flota inglesa destacados en Jamaica¹³²⁴ y numerosos corsarios promovidos tanto por el gobernador de Jamaica¹³²⁵, como desde la propia Inglaterra. El secretario de la embajada, Félix de Abreu¹³²⁶, informaba puntualmente a Carvajal de las salidas de navíos hacia el Caribe: “es un asunto de todos los días, porque puede v.e. estar persuadido de que no hay semana en el año en que no se armen para hacer el contrabando”¹³²⁷.

antiguos tratados. Argumentaban que en todos los tratados citados: “está prohibido a todos los extranjeros el comercio en las Indias Occidentales, sin que para esto puedan dar licencia sus soberanos, y que en caso de contravención están sujetos a las penas de las leyes como quebrantadores de la paz pública”.

¹³²⁴ AGI, Santa Fe, leg. 1160. Santa Fe, 1753, José Pizarro, marqués de Villar, virrey de Nueva Granada al marqués de la Ensenada: “los ingleses repiten con la mayor libertad la frecuencia de sus arribadas con las fragatas de guerra y nunca vienen vacías”. *Ibidem*, Santa Fe, 12 de marzo de 1754, José Solís, virrey de Nueva Granada, al marqués de la Ensenada. El sucesor de José Pizarro en el virreinato denunció igualmente en repetidas cartas ser práctica generalizada en todo el Caribe el uso de buques de guerra ingleses para realizar arribadas con mercancías de contrabando. Citado en FELICIANO RAMOS, H. R.: *El contrabando inglés...*, p. 38. AGI, México, leg. 3099, La Habana, 21 de octubre de 1751, Gutierre de Hevia a Ensenada, *Relación de noticias que ha podido adquirir del establecimiento de ingleses en río Tinto por un sujeto que naufragó con un plan del terreno, costa y población que tienen*: “...que iba una fragata de guerra de 40 cañones a cruzar de guardacostas hasta que fuese relevada por otra, y los puertos elegidos para las invernadas y reparos serían el de Trujillo y el de la isla de Roatán”.

¹³²⁵ CALDERON QUIJANO, J. A. *Belice: 1663-1821...*, p. 142. El autor describe el notable incremento a partir de mediados de 1751 de corsarios ingleses operando en la boca del río Valis con patentes expedidas por el gobernador de Jamaica. En noviembre de 1751 atacaron el fuerte de San Felipe de Bacalar y apresaron varias embarcaciones españolas, entre ellas el mercante con la correspondencia oficial del gobernador de Nicaragua, Heredia.

¹³²⁶ Félix Álvarez de Abreu, 1721-1765. Fue secretario de Macanaz durante las negociaciones de Breda en 1747. Siguió con su sucesor Massones de Lima en Aquisgrán hasta 1748. Fue nombrado secretario de embajada en Londres, donde permaneció desde marzo de 1749 hasta abril de 1754. Tras la marcha del embajador Wall fue nombrado encargado de negocios y en 1755 enviado extraordinario. En 1760 regresó a España para ocupar una plaza de consejero en el Consejo de Guerra. OZANAM, D.: *La diplomacia...*, p. 186.

¹³²⁷ AGS, Estado, leg. 6917, 21 de julio de 1750, Abreu a Carvajal. *Ibidem*, leg. 6914. En una carta de oficio del 14 de mayo de 1750 Wall informaba a Carvajal de la existencia en el Támesis de tres localidades: Chatham, Deptford y Woolwich, en cuyos muelles se armaban en guerra (con mucho más armamento que el habitualmente empleado por las embarcaciones

El objetivo de este despliegue de fuerzas navales en el Caribe, coordinado por el gobernador de Jamaica, Knowles, era atacar a los navíos guardacostas hispanos sin contemplaciones y hacer el mayor número de capturas, dando lugar a muchos incidentes y apresamientos sobre los que el embajador Wall presentaba las correspondientes quejas ante el gobierno inglés. También Keene hacía lo propio en la Corte española por los apresamientos de contrabandistas y registros a navíos ingleses realizados cuando navegaban por aguas caribeñas. La agresividad de las actuaciones de los guardacostas ingleses y el maltrato dado por sus autoridades coloniales a las tripulaciones de los buques hispanos apresados durante esta guerra encubierta queda patente, por ejemplo, en la protesta de Wall, a principios de 1753, ante la Corte británica por el apresamiento de un guardacostas español y la inmediata condena a muerte de todos sus tripulantes por piratería. Indignado por dicho trato preguntó abiertamente al ministro inglés si había dado permiso a Knowles para declarar la guerra a España¹³²⁸.

Al quedar al descubierto las irregularidades cometidas por el gobernador Knowles, no sólo en este caso sino también en otros, la diplomacia inglesa se vio obligada a rectificar, amonestando aparentemente al gobernador¹³²⁹. Simultáneamente y con la cobertura que les proporcionaban los guardacostas armados en guerra, los comerciantes-contrabandistas ingleses incrementaron su actividad en aquellos lugares en los que los guardacostas hispanos necesariamente disminuyeron la vigilancia para poder concentrarse en el Golfo de Honduras, donde se había incrementado considerablemente la extracción ilegal de palo¹³³⁰.

Como ya habían hecho con éxito durante la Guerra de la Oreja de Jenkins, también en esta ocasión los políticos ingleses movilizaron a la opinión pública mediante una campaña propagandística de desprestigio de

mercantes) navíos que zarpaban con destino al Caribe. Citado en MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo...*, p. 372.

¹³²⁸ AHN, Estado, leg. 4277, 15 de febrero de 1753, Wall a Carvajal.

¹³²⁹ *Ibidem*, 24 de mayo de 1753, Wall a Carvajal.

¹³³⁰ AGS, SM, leg. 402, La Habana, 28 de octubre de 1753, Gagigal de la Vega a Ensenada. El gobernador de La Habana solicitaba permiso para incorporar un jabeque más a la escuadra guardacostas de la Armada destinada en La Habana (que patrullaba junto con la de la escuadra de la Compañía de La Habana) para poder incrementar la vigilancia en las zonas costeras de cayos y bajos, donde los navíos de mayor calado solían quedar varados. Argumentaba también que al contar con una embarcación más se podría incrementar la vigilancia contribuyendo a evitar que “los extranjeros se vengan a estas costas: los franceses a la del norte, ingleses y holandeses a las del sur y posicionados en ellas hacen comercio por diferentes partes, y aunque por tierra se destaquen partidas, estas no pueden ser tantas que impidan todo comercio”. Ensenada aprobó su petición el 27 de mayo de 1754.

España¹³³¹, en la que aparecían como víctimas y no como agresores y en la que los propios políticos ingleses se escudaban para parar las protestas del embajador Wall. La campaña fue un éxito y su mayor acierto se plasmó en que los agresores ingleses consiguieron aparecer como las víctimas agredidas por los guardacostas hispanoamericanos como consecuencia de la política de Ensenada, y no sólo ante la opinión pública inglesa, sino, y esto es lo grave, en la propia Corte madrileña.

El último frente lo abrieron Newcastle y Keene, también con éxito, directamente en el ejecutivo bifronte español y en la Corte, donde la propaganda y la defensa de los intereses creados ya habían conseguido fraccionar la opinión entre “ensenadistas” y “carvajalistas”. Los Grandes tomaron claramente partido por uno de los dos ministros, uno de los suyos: el bueno de Carvajal, que intentaba mantener la paz, frente al arribista y ambicioso Ensenada, que había declarado la guerra a Inglaterra por su cuenta.

Como ya hicieron en la crisis de 1739, también en esta ocasión los políticos ingleses y Keene, a partir de 1751, jugaron admirablemente sus bazas en el juego de intrigar y desestabilizar al ejecutivo español, bombardeando a Carvajal, el ministro más frágil y pusilánime, con quejas por las presas y con falsas acusaciones¹³³² presentadas por el embajador Keene, quien las abultaba hasta conseguir desbordar la capacidad de réplica del ministro.

¹³³¹ AGS, Estado, leg. 6924, y AHN, Estado, leg. 4277-1, 20 de septiembre de 1753, Wall a Carvajal: “Los papeles y gacetas públicas están diariamente llenas de quejas contra nosotros por las capturas que hacen nuestros guardacostas a que dan aquí el nombre de piraterías, lo que encendiendo poco a poco a la nación, no puede el ministro dejar de darse por entendido so pena de exponerse a los mayores riesgos”

¹³³² AHN, Estado, leg. 4294 y leg. 4277. AGS, Estado, leg. 6916, 23 de diciembre de 1750. Apenas firmado el tratado de comercio, Keene empezó a enviar a Carvajal oficios en los que denunciaba apresamientos de embarcaciones y el mal trato recibido por sus tripulantes: las denuncias persistieron hasta desembocar en la crisis de Ensenada. AGS, SG, leg. 6799, doc. 197, Respuesta de la segunda Junta creada por orden de Ensenada del 14 de enero de 1754 para resolver las denuncias presentadas por Keene por los apresamientos ilegales realizados en Honduras por los corsarios españoles, así como la denuncia de colusión de los gobernadores con los corsarios: “Es de dictamen la Junta de que en el oficio que se mande pasar en Inglaterra a D. Ricardo Wall, se haga relación del modo con que han hecho las enunciadas presas sus vasallos, distinguiendo las crueldades que han practicado, con particularidad la de haber dado muerte a sangre fría a los españoles que ya tenían rendidos en su poder. Esta continuación de violencias agrava y estrecha la necesidad de que no se pierda más tiempo en pedir (...) su salida de aquellos territorios y preparar fuerzas que lo faciliten en el caso de no conseguirse por la vía pacífica de la negociación (...) pues este es el medio repetido que usan todos los soberanos antes de llegar al funesto trance de tomar las armas con un abierto rompimiento. (...) Porque no tiene esta Junta por suficiente causa la de que el embajador de Inglaterra haya hecho en el oficio que pasó, la insolvente expresión de imputar colusión a los gobernadores con los corsarios”. Véase también MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo...*, pp. 370-404.

Con esta táctica lo condujo hábilmente al callejón sin salida de incurrir en contradicciones sobre su sistema de paz y la solución al conflicto del palo de tinte¹³³³, que no sirvieron más que para demostrar que la decisión de expulsar de Campeche a los ingleses dada por Ensenada a las autoridades indianas era la única medida que velaba por los intereses de la Monarquía, aunque sus enemigos la tergiversaran tan hábilmente ante un Fernando VI que no quería enterarse de nada que lo alterara, para hacer aparecer al secretario de Marina e Indias como un traidor a la Monarquía que ponía en peligro el sistema de neutralidad.

Lo que no deja de ser sorprendente es que el propio Carvajal, después de cuatro años de intensas negociaciones con Inglaterra, tan llenas de incidentes que habían dejado al descubierto las pocas intenciones inglesas de respetar el sistema de equilibrio, siguiera creyendo empecinadamente en la posibilidad de una amistad entre ambas naciones y que achacara el agotamiento en el que se encontraban las negociaciones a que "cuatro infelices despreciables de las dos naciones por sus cortos intereses propios, nos den tantas inquietudes"¹³³⁴. Y esto a pesar de que era plenamente consciente de que las posturas de ambas naciones estaban cada vez más alejadas, reflejándose este distanciamiento en la progresiva escalada de violencia en el Golfo de México¹³³⁵.

Ensenada, mucho más realista que Carvajal, desde las conflictivas negociaciones de Aquisgrán ya vio claramente las intenciones de expansión mercantil en América a cualquier precio (incluso el de una guerra) de Francia e Inglaterra¹³³⁶. Por eso, no sólo ordenó la expulsión de los cortadores respondiendo a una grave agresión previa, sino que simultáneamente abrió la vía legislativa, con la intención de avalar sus actuaciones, así como de sentar

¹³³³ AHN, Estado, leg. 4277-1, Madrid, 8 de noviembre de 1753, Carvajal a Wall: "En lo del palo de Campeche no se puede ceder; no tienen más derecho que los ladrones para hurtar, aunque ha mucho que hay ladrones que hurtan y muchos salen sin castigo. (...) que lo necesitan lo sabemos; el dárselo conviene a unos y a otros con que no sé por qué no se hace, esto es: acá trayéndolo y vendiéndoselo con equidad, este es mi sentir", citado en GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 115.

¹³³⁴ AHN, Estado, leg. 4273, 24 de febrero de 1754, Carvajal a Wall.

¹³³⁵ A lo largo de 1753 se produjeron varios enfrentamientos entre guardacostas hispanos y mercantes británicos en aguas hondureñas. Por ejemplo, en mayo, durante la confrontación entre seis mercantes ingleses con guardacostas españoles se perdieron dos navíos ingleses frente a Campeche. MOLINA CORTÓN, J.: *Reformismo...*, p. 402.

¹³³⁶ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 111: "está seguro de que habrá guerra y se atreve incluso a describir su desarrollo, el papel que España ha de desempeñar y los frutos que se podrán conseguir. Franceses e ingleses serán siempre enemigos "por antipatía e interés"; unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España y su América es el que más les importa".

jurisprudencia en una cuestión decisiva para el futuro de las colonias, de modo que quedara plasmada en la redacción de una Ordenanza de Corso actualizada y consecuente con la situación política internacional después del Tratado Aquisgrán de 1748 y del Tratado de Amistad y Comercio firmado con Inglaterra en 1750.

Para ello ordenó crear una primera Junta de expertos a finales de 1751, en la que participaron Arriaga, Eslava, y Molinillo, que ya vimos que le aconsejaron aumentar la presencia de la Armada de forma permanente en las zonas más conflictivas del Caribe, organizar en La Habana un armamento naval para expulsar sin contemplaciones en una operación conjunta con el Ejército a los cortadores ingleses y, a falta de buques de guerra y hombres, recurrir a un constante corso de particulares, muy controlado por los gobernadores de Cuba, Guatemala y Yucatán para evitar desmanes, hasta que se pudiera disponer de suficientes unidades navales.

Teniendo en cuenta que las Ordenanzas de Corso vigentes todavía eran las que había promulgado Doña Mariana de Austria en 1674¹³³⁷, también pidió a la Junta que trabajara en la elaboración de la nueva Ordenanza. La partida hacia Cádiz de Arriaga, el único marino de la Junta, paralizó la redacción. Por eso, el 22 de diciembre de 1752, ordenó que se reuniera una segunda Junta, presidida también por Sebastián de Eslava y formada por el teniente general de la Armada, Antonio María de Spínola, marqués de Spínola, Antonio Álvarez de Abreu, marqués de la Regalía, ministro del Consejo y Cámara de Indias¹³³⁸, Manuel Pablo de Salcedo, fiscal de dicho Consejo, Joaquín de Aguirre, mayor general de la Marina, y José de Iturriaga, capitán de la Marina. Les ordenó que, teniendo en cuenta los tratados internacionales firmados previamente por España y las Leyes de Indias, redactaran una Ordenanza para el corso destinada a los guardacostas de la Armada y a los corsarios que actuaban como guardacostas con patentes emitidas por los gobernadores de las plazas americanas, en la que se especificaran normas detalladas para el reconocimiento de navíos en alta mar y detención de embarcaciones extranjeras, así como para los juicios de restitución de presas¹³³⁹.

Por si esto fuera poco, nombró específicamente una tercera Junta para analizar las recientes denuncias de Inglaterra por las capturas de

¹³³⁷ AGI, Contratación, leg. 1455.

¹³³⁸ OZANAM, D.: *La diplomacia...*, p. 105: "El marqués de la Regalía (1688-1756). Jurista distinguido, fue sucesivamente gobernador de Caracas y alcalde visitador del comercio entre Castilla y las Indias, fiscal de la Casa de la Contratación, consejero del Consejo de Indias (1731). Creado marqués en 1738 murió decano del mismo Consejo".

¹³³⁹ AGS, SG, leg. 6799, doc. 146, Buen Retiro, 22 de diciembre e 1752, Ensenada a Eslava.

contrabandistas, a la que envió, el 14 de enero de 1754, todas las quejas y acusaciones presentadas formalmente por el embajador Keene para que emitieran sentencia de acuerdo con los tratados internacionales. Esta Junta también la presidió Eslava y la formaron el teniente general de Marina José Cornejo, ministro del Consejo de Indias, Esteban José de Abaría¹³⁴⁰, Francisco Fernández Molinillo, Pedro León y Escandón¹³⁴¹ y Manuel Pablo de Salcedo¹³⁴².

Frente a las interminables negociaciones diplomáticas promovidas por Carvajal con el objetivo de mantener la utópica amistad con Inglaterra, que se habían quedado estancadas en un callejón sin salida ya a finales de 1752 y que, por lo tanto, resultaron absolutamente infructuosas para sostener el sistema de neutralidad auspiciada por Fernando VI, Ensenada, demostrando un gran sentido de Estado y responsabilidad, actuó de forma contundente con los medios materiales y legales de que disponía para evitar que en nombre de esa neutralidad Inglaterra consolidara su usurpación territorial y el monopolio de la comercialización del palo de tinte mediante su extracción ilegal de Honduras.

La campaña de acoso a Ensenada la comenzó en 1751 el embajador portugués Ponte de Lima¹³⁴³, el cual, debido a los obstáculos que el marqués puso a la aplicación del Tratado de Límites¹³⁴⁴, aprovechó su cercanía con la reina para encabezar el grupo cada vez más numeroso de cortesanos descontentos y perjudicados por las reformas del marqués. Ponte da Lima empezó a sembrar la semilla de la discordia exponiendo a la reina Bárbara de Braganza las quejas acumuladas contra la gestión de Ensenada, criticándole

¹³⁴⁰ Oidor de la Casa de la Contratación desde 1738. Miembro de la Cámara de Indias, en BERNARD, G.: *Le secrétariat d'État et le conseil espagnol des Indes (1700-1808)*, Ginebra-Paris, 1972, p. 218.

¹³⁴¹ Consejero de Indias, en BERNARD, G.: *Le secrétariat d'État...*, p. 219,

¹³⁴² AGS, SG, leg. 6799, doc. 197.

¹³⁴³ Ponte de Lima. Tomás da Silva Teles, vizconde de Vilanova da Cerveira, 1683-1760. Siguió la carrera militar hasta que fue nombrado embajador en España en 1738. Se incorporó a la embajada cuando subieron al trono Fernando VI y Bárbara de Braganza en 1746. La reina tuvo mucha confianza en él. A la muerte de Juan V en 1752 pidió su cese y regresó, en marzo de 1753, a Portugal, donde fue perseguido por Pombal, permaneciendo encarcelado hasta su muerte. OZANAM, D. *La diplomacia...*, p. 103.

¹³⁴⁴ CANTILLO, A.: *Tratados, convenios y declaraciones de paz y comercio desde 1700 hasta el día*, Madrid, 1843, pp.400-408. Este tratado entre España y Portugal lo firmaron Carvajal y el embajador portugués Ponte de Lima el 13 de enero de 1750 con la intención de fijar los límites de las posesiones de ambos reinos en América. España recuperaba la colonia de Sacramento pero entregaba a cambio territorios en Paraguay donde los jesuitas tenían establecidas varias misiones de las que fueron expulsados por orden de Pombal.

ampliamente para desacreditarle, consciente de que sin la cooperación de la reina sería imposible conseguir que el rey prescindiera de sus servicios.

Para acelerar su campaña de descrédito y provocar una reacción de la reina, pocos días antes de regresar a Portugal le escribió una carta denunciando la ambición desmedida de Ensenada, su gusto por la ostentación, la venalidad en la elección de sus colaboradores, el poco celo con que se ocupaba de los asuntos de Indias y los obstáculos que ponía a la aplicación de los tratados recientemente firmados por la Monarquía, ignorando a los embajadores de las potencias amigas, lo que provocaba sus recelos con respecto a su buena disposición. Aunque Ponte da Lima no mencionó en nombre de quienes hablaba, para Diego Téllez está claro que el complot lo urdieron hombres como Huéscar (una copia de la carta-denuncia se conserva en el archivo de la Casa de Alba) y Wall¹³⁴⁵.

El gran éxito del embajador británico Keene, siempre bien informado y conocedor de las intrigas cortesanas, fue saber cómo aprovechar ese descontento en beneficio de los intereses de su país. Después del intento fallido de Ponte da Lima, Keene reorientó la campaña de acoso a Ensenada iniciada por el embajador portugués.

Con ayuda del embajador austriaco Migazzi, que en aquellos momentos negociaba con Carvajal el Tratado de Aranjuez¹³⁴⁶, retomó la intriga contra Ensenada, utilizando la información que muy oportunamente le había hecho llegar uno de sus espías sobre el proyecto que Pedro Flores de Silva había remitido a Ensenada para desalojar a los ingleses de Río Tinto¹³⁴⁷. Este proyecto fue remitido por Ensenada a la Junta presidida por Eslava en agosto de 1752, cuando Arriaga ya se había ido a Cádiz, y los asesores, tras su estudio, le recomendaron en uno de sus dictámenes enviar a Flores a Guatemala para que lo tratara personalmente con el gobernador Vázquez Prego¹³⁴⁸.

Para Keene el proyecto de Flores, sumado a las cartas del gobernador de Nicaragua, Alonso Fernández de Heredia, que había interceptado un corsario inglés, en las que informaba a Ensenada sobre los armamentos emprendidos contra los ingleses para evitar la extracción ilícita de palo, constituyó la prueba de que Ensenada estaba llevando a cabo una campaña

¹³⁴⁵ TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 149-155.

¹³⁴⁶ El Tratado de Aranjuez lo firmaron el 14 de junio de 1752 España, el Imperio y Cerdeña. En agosto se adhirieron los ducados de Parma y Toscana. Cada una de las partes renunciaba a sus derechos sobre las posesiones de los otros y se comprometían a apoyarse militarmente en el caso de que alguno de ellos fuera atacado por terceros.

¹³⁴⁷ TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Don Ricardo Wall...*, p. 157-158.

¹³⁴⁸ El dictamen de la Junta en AGS, SG, leg. 6799, doc. 95. Madrid, 9 de septiembre de 1752, Sebastián de Eslava, Francisco Molinillo y Manuel Pablo Salcedo a Ensenada.

contra los intereses comerciales de su país en el Caribe, que incluía el proyecto de expulsar a los cortadores de Mosquitos, y lo comunicó al secretario de Estado para asuntos del sur, Holderness¹³⁴⁹.

Esta información encajaba perfectamente con los resultados de la política de rearme y fortalecimiento que venía fomentando Ensenada, que para Keene, a pesar de las precauciones de secretismo exigidas por el marqués, gracias a sus espías, ya en 1750 eran evidentes¹³⁵⁰. A esas alturas los políticos ingleses vieron claramente que Carvajal y Wall, gracias a su pusilanimidad, no suponían ningún peligro para los intereses británicos: el verdadero enemigo a batir era Ensenada.

Por este motivo decidieron utilizar, en las negociaciones con Carvajal y Wall, la información obtenida por Keene como prueba de que efectivamente había un proyecto paralelo, contradictorio con la política de amistad que el ministro Carvajal y el embajador Wall defendían, para profundizar la brecha en el gabinete bifronte español. El objetivo de la operación diseñada para promover la caída de Ensenada era la defensa de los intereses comerciales de su nación, intentado parar el gran proyecto de Ensenada destinado a potenciar el predominio hispano en el tráfico comercial atlántico y la defensa de las Indias a costa de contrarrestar la expansión inglesa, francesa y del resto de las potencias europeas en América.

Con vistas a sus propósitos urdieron un engaño, en el que representaron el papel de defensores de su nación atacada a traición e injustamente por el ambicioso ministro de Marina e Indias. Con esta farsa Keene consiguió enfrentarlo aún más con Carvajal y Wall, que se identificaron con el punto de vista victimista inglés, minimizando las agresiones británicas previas y continuadas a súbditos y territorios españoles y culpando, en cambio, a Ensenada del fracaso de su política de amistad con Inglaterra.

¹³⁴⁹ T.N.A. *State Papers*, 94/143, Keene a Holderness, 30 de junio de 1753. Citado en TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, p. 157. Robert Darcy, 4^o Earl of Holderness, 17 de mayo de 1718-16 de mayo de 1778. Político y diplomático inglés. Embajador en Venecia entre 1744 y 1746. Embajador en La Haya entre 1749 y 1751. En 1751 fue nombrado secretario de Estado para asuntos del sur (sus competencias abarcaban las regiones del sur de Inglaterra, los países católicos europeos y las colonias americanas) permaneciendo en el cargo hasta 1754, en que fue nombrado secretario de Estado para asuntos del norte, cargo en el que permaneció hasta 1761.

¹³⁵⁰ LODGE, *Private correspondence of sir Benjamin Keene*, Cambridge, 1933, p. 244, Keene a Newcastle, 13 de agosto de 1750: "Ensenada's scheme seems to be to fill the King's coffres to near 100 millions of dollars, to be quiet and practicable til that time, and to form a powerful marine. This perhaps he thinks may be effected in the 6 years, at the expiration of which the Crown, being in so respectable situation, may take new measures and, after having made an experiment of this temporary friendship, insist upon some articles which they now are sensible nothing but time and good usage will ever bring about".

De esta forma, Carvajal y Wall, persiguiendo alimentar en la Corte la crispación contra Ensenada, siguieron el juego de los políticos ingleses, no siendo capaces de ver la perspectiva de la política global de su momento y careciendo de toda visión de futuro, fueron, por las consecuencias de sus acciones, los que más contribuyeron a frenar las reformas para la Marina del proyecto de Ensenada, facilitando, para más inri, la usurpación inglesa de territorios españoles¹³⁵¹.

Urdida la trama con gran éxito gracias a la indirecta contribución de Carvajal y Wall, la campaña de desprestigio siguió desarrollándose a lo largo de 1753 y parte de 1754. El detonante que precipitó el golpe final fue el fallecimiento de Carvajal el 8 de abril de ese año. Huéscar, mayordomo del rey, asumió interinamente la secretaría de Estado y aprovechó la confusión e inseguridad en que se vieron sumidos los reyes para convencerles de que nombraran a Ricardo Wall nuevo secretario de Estado, lo que hicieron después de muchas vacilaciones y en medio de una gran polémica y del rechazo de la Corte por ser extranjero¹³⁵².

En el tiempo que pasa hasta la llegada de Wall a Madrid y su nombramiento oficial a mediados de mayo, Huéscar, con la ayuda de Keene, conspira abiertamente contra Ensenada e intenta ganarse a la reina, sin cuyo apoyo era impensable que el rey prescindiera del marqués, precisamente en esos momentos de incertidumbre. No duda para ello en enviar un escrito a Bárbara de Braganza anunciándole tener pruebas de que el confesor del rey había animado a los jesuitas paraguayos a persistir en su resistencia a abandonar las misiones, al tiempo que acusaba abiertamente a Ensenada de estar evitando la ejecución de los tres tratados firmados por Carvajal siguiendo instrucciones reales con la finalidad de consolidar la neutralidad, así como de mantener correspondencia secreta con el rey de Nápoles para que se opusiera al Tratado de Aranjuez¹³⁵³. En cualquier caso, las pruebas que presentaron de las acusaciones que habían formulado no resultaron lo suficientemente convincentes como para mover al rey a tomar una decisión, aunque sí sirvieron para ir mellando su confianza en Ensenada e irle preparando psicológicamente para posteriores actuaciones. En esos momentos, Ensenada todavía contaba con dos grandes valedores muy cercanos a los reyes: el padre Rávago ante el rey y el cantante Farinelli ante la reina.

Con la llegada de Wall a Madrid los conspiradores incrementaron su presión sobre Bárbara y Fernando. Un primer éxito decisivo fue el permiso de

¹³⁵¹ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 89-90

¹³⁵² TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, p. 166.

¹³⁵³ *Ibidem*, pp. 164-165 y p. 174-175.

la reina para que solicitaran formalmente al rey la exoneración de Ensenada, que consiguieron al convencerla de ser Ensenada el culpable de la guerra en Paraguay, un asunto de familia que le tocaba muy de cerca y con el que conseguían implicar también al confesor real como miembro de la Compañía de Jesús¹³⁵⁴.

Entre todas las acusaciones contra Ensenada presentadas al rey, la que más le había afectado era su política de fuerza contra Inglaterra en Honduras por la amenaza de guerra con un país amigo. Así que Huéscar y Wall decidieron engañarle haciéndole creer que España estaba en guerra con Inglaterra a causa de la política atlántica de su ministro de Marina e Indias. En realidad ellos, a su vez, fueron utilizados por Keene para su propósito de acabar con Ensenada, para lo que les aseguró que pondría en su mano la prueba decisiva que podrían presentar al monarca:

The principal point Sir was to enable these ministres to give conviction to Their Catholic Majesties, to furnish them with materials and arms against Ensenada and to put it out of his power to elude by any tricks and artifices the accusation which was to be produced against him¹³⁵⁵.

Aparentemente se trataba de dos documentos que le habían enviado desde La Habana y que él había recibido en junio: el primero era una copia de las instrucciones dadas el 7 de abril de ese mismo año por el comandante de la escuadra guardacostas de La Habana, Gutierre de Hevia, a los comandantes de la fragata *Flora* y del jabeque *San Francisco* para que, uniendo sus fuerzas a las movilizadas por el gobernador de Yucatán, expulsaran a los cortadores de palo del Río Valis, todo ello cumpliendo órdenes del virrey de Nueva España¹³⁵⁶.

El segundo documento era una carta privada del 24 de marzo del mismo año de una autoridad de La Habana cuya identidad Keene no dio a conocer. Keene les aseguró que con semejantes evidencias podrían contar

¹³⁵⁴ Wall utilizó como prueba ante los reyes, para acusar a Rávago de alentar a los jesuitas paraguayos a la desobediencia, al menos dos cartas de religiosos jesuitas, los padres Barreda y Altamirano. El padre Barreda en su carta atribuía al confesor Rávago una declaración explícita de desobediencia que éste nunca hizo. La carta del padre Altamirano contenía el mismo tipo de falsas imputaciones. TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Ricardo Wall...*, pp. 177-179.

¹³⁵⁵ Keene a Robinson, 31 de julio de 1754. T.N.A., *State Papers*, 94/147. Citado en TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Ricardo Wall...*, pp. 180-181.

¹³⁵⁶ "I therefore put into Mr. Wall's hands to read a paper which was nothing less than an exact copy of the instructions given by the commander of the squadron at the Havanna to the captains of the frigate and the xabeque which by orders from the Vice Roy of Mexico he had equipped to join the forces and preparations made by the governor of Yucatan by this combination they might exterminate the English from their establishment upon the River Valis". Keene a Robinson, 31 de julio de 1754. T.N.A., *State Papers*, 94/147. *Ibidem*, p. 181.

con una airada protesta oficial del secretario de Estado inglés, Thomas Robinson, a quien él ya había informado sobre el contenido de los citados documentos, exagerando conscientemente su importancia y su trascendencia con la intención de que fuera el propio Robinson quien efectuara la denuncia de la ruptura de la neutralidad por parte española¹³⁵⁷.

Todo se desarrolló tal y como lo había planeado Keene. La carta del encargado de negocios de la embajada española en Londres, Félix de Abreu¹³⁵⁸, notificando la denuncia del gobierno inglés junto con la airada protesta de Robinson y la copia de las órdenes a los capitanes de la *Flora* y del *San Francisco*, que Keene se vio obligado a entregar a Huéscar y Wall (aunque sin revelar la fuente)¹³⁵⁹, fueron los documentos que los conspiradores presentaron a Don Fernando como prueba de que Ensenada había iniciado una guerra contra Inglaterra sin su conocimiento.

No es sorprendente que la lectura de las órdenes de Hevia seguidas de la carta de Abreu impactara al monarca:

El miércoles antecedente me mostraron estos ministros bastante inquietud sobre una noticia que ha escrito Mtr. Keene de haber sido informado que se preparaba en Campeche un armamento nuestro a que se debía juntar un navío de guerra y un jabeque de La Habana para atacar los establecimientos de Mosquitos y otros de los ingleses en aquella costa y para tomar cuantos navíos se encontraran de cualesquiera nación cortando el palo de tinte¹³⁶⁰.

¹³⁵⁷ *Ibidem*, pp. 179-183. Diego Téllez asegura la existencia de una copia de las órdenes de Gutierre de Hevia a los capitanes de la fragata *La Flora* y del jabeque *El San Francisco* para proceder a la expulsión de los cortadores de río Valis en *The Nacional Archives* de Londres (*State Papers*, 94/147). De igual modo, cita la orden de Ensenada al virrey de Nueva España conservada (junto con otras referidas a la cuestión hondureña) en el *Archivo de Indias* de Sevilla (México, leg. 3099). Benjamin Keene tuvo en sus manos la copia de la orden de Hevia en la que se hacía referencia a las órdenes del virrey novohispano. Hasta la aparición de su tesis doctoral la incertidumbre sobre la existencia de órdenes concretas de Ensenada para la campaña de expulsión de los cortadores ingleses había generado mucha expectación y cierta polémica entre algunos autores que habían tratado la cuestión. GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, pp. 128-129.

¹³⁵⁸ AHN, Estado, leg. 4275, Abreu a Wall, 9 de julio de 1754. Véase PALACIO ATARD, V.: "Las embajadas de Abreu y Fuentes en Londres, 1754-1761". *Estudios de Historia Moderna*, 1, Valladolid, 1950, pp. 55-121.

¹³⁵⁹ "The Duke of Huéscar said that as we were all of us working towards the same object he would beg me to leave my paper with them, that they might let Their Catholic Majesties have an ocular proof of what I have advanced with regard to America". Keene a Robinson, 31 de julio de 1754. T.N.A., *State Papers*, 94/147. Citado en TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Ricardo Wall...*, p. 190.

¹³⁶⁰ AHN, Estado, leg. 4275, Abreu a Wall, 9 de julio de 1754. La carta de Robinson tiene fecha del 8 de julio y llegó junto con los despachos de Abreu el 19 de ese mismo mes a la Corte madrileña.

El rey inevitablemente cayó en la trampa para la que venía siendo preparado y que tan astutamente le habían tendido. Se creyó la versión de que Ensenada había declarado la guerra a Inglaterra por su cuenta: “estábamos en guerra sin saberlo”.

La carta de Abreu haciéndose eco de la indignación del gobierno inglés ante las noticias que ha recibido de Keene y la orden de Hevia que Wall leyó al monarca fueron suficiente para que el rey, atormentado por la gran presión a la que había sido sometido por Wall y Huéscar en las semanas precedentes, se decidiera a exonerar a Ensenada el 21 de julio de 1754, sin realmente reclamar que se las mostraran, como tampoco la segunda prueba, que Keene dijo tener en su poder. Según Diego Téllez, la razón es que Bárbara de Braganza puso límites a la operación “porque hubiera llevado a Ensenada al patíbulo o le hubiera exculpado y ninguna de las dos opciones era válida para la reina”¹³⁶¹. Por los mismos motivos tampoco se las enseñaron a Abreu, a pesar de que se las reclamó insistentemente a Wall en los meses siguientes. Ni Keene, en septiembre, se las había enviado todavía a Robinson, quien también se las reclamó¹³⁶².

Aunque a Keene no le quedó más remedio que entregar a Huéscar y a Wall uno de los dos documentos que constituían las pruebas contra Ensenada ante su insistencia para justificar ante el monarca las graves acusaciones, es comprensible que fuera muy reticente a sacarlos a la luz, puesto que temió verse obligado a dar incómodas explicaciones sobre cómo habían llegado las cartas a sus manos. Las justificaciones, sin duda, hubieran evidenciado su actividad de espía y conspirador, comprometido seriamente a sus informantes y dejado en evidencia que había espiado y sobornado a funcionarios españoles¹³⁶³. De igual modo, Wall y Huéscar evitaron enseñar las pruebas al rey para evitar una condena formal de Ensenada como había solicitado la reina. En todo caso la conspiración había conseguido su propósito.

¹³⁶¹ Aparentemente fue la propia Bárbara de Braganza la que puso límites a la conspiración para evitar que se condenara a Ensenada por traición: “The first mark of ill-placed tenderness that I could observe was that after Ensenada’s opponents had opened her eyes and let her (a la reina) see the crimes he (Ensenada) had been guilty of, she said that a formal proces would carry him to a scaffold and that she would not consent to the spilling of blood. Upon which the persons I have mentioned (Huéscar y Wall) were obliged to model their conduct according to what has since been put in execution”. TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 196-197

¹³⁶² GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p. 130 y 146-167. TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Don Ricardo Wall...*, p. 181 y pp. 190-191.

¹³⁶³ T.N.A., *State Papers*, 94/147, Keene a Robinson, 31 de julio de 1754: “I did protest that it was not by any corruption on my side or infidelity in any of his servants, but that it came into my hands by one of those casualties which providence sometimes furnishes in order to bring about great and salutary events”. Citado en TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, p. 191.

Hoy día sabemos que las órdenes de Ensenada al virrey de México para proceder al desalojo de los cortadores de palo ingleses existieron, como también las de Gutierre de Hevia a los capitanes de la fragata y del jabeque encargados de ejecutarlas, sin embargo no se puede decir lo mismo de la segunda prueba esgrimida por Keene: la carta de su confidente, el anónimo funcionario de La Habana.

En nuestros primeros trabajos sobre Arriaga¹³⁶⁴, cuando no disponíamos de tantos elementos de juicio como actualmente, asumimos las conclusiones de Cristina González Caizán, publicadas en su obra *La red política del marqués de la Ensenada*, en la que afirmaba que Arriaga “sabía de antemano los preparativos contra el marqués”, basándose en un despacho de Keene a Robinson de 21 de septiembre. González Caizán adjudicó equivocadamente a Arriaga unas palabras que daban a entender que éste había participado personalmente en la conspiración contra su superior al traducir la expresión “but was answered, what he, Arriaga did under Ensenada was à *contre coeur*” como “pero él respondió que eso que él, Arriaga, hizo bajo Ensenada era contra el corazón”¹³⁶⁵.

Nosotros posteriormente juzgamos y expresamos con excesiva contundencia la traición de Arriaga a su benefactor. Fue Téllez Alarcía quien se dio cuenta del error al analizar detenidamente la traducción de la expresión, asegurando que debería traducirse como “se me respondió”, sin precisar quien respondía, lo cual cambia completamente el sentido de la frase y en consecuencia de la versión de Keene de lo sucedido, haciéndola coincidir con la realidad de los hechos. Como bien apunta Téllez Alarcía, basándose en otro despacho de Keene a Robinson, fechado el 12 de agosto, en el que le anuncia la próxima llegada a la Corte de Arriaga para tomar posesión del ministerio de Marina, Arriaga no participó en la conspiración, pues se encontraba en Cádiz¹³⁶⁶.

¹³⁶⁴ BAUDOT MONROY, M.: *Julián de Arriaga y Rivera, secretario de Estado de Marina e Indias (1700-1776)*, Diploma de Estudios Avanzados, UNED, Madrid, 2005. “Orígenes familiares y carrera profesional de Julián de Arriaga y Rivera, secretario de Estado de Marina e Indias (1700-1776)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, Historia Moderna, t. 17, 2004, pp. 163-185.

¹³⁶⁵ GONZÁLEZ CAIZAN, C.: *La red política...*, p. 179: “The person I am least acquainted with, is D. Julian de Arriaga, minister of the Marine, and Indies. (...) As Arriaga had received advancement from Ensenada, I made some objection to him, when the plan was settling for the new ministry, before Ensenada’s fall; but was answered what he, Arriaga, did under Ensenada, was a *contre coeur*, and that if he did not do right for the future, it would be easy to remove him”. Keene a Robinson, 21 de septiembre de 1754, T.N.A., *State Papers*, 94/147.

¹³⁶⁶ TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 192-193.

En efecto, es muy abundante la correspondencia de oficio escrita por Arriaga o dirigida a éste en su condición de intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación durante el tiempo que ejerció los cargos, desde su toma de posesión en agosto de 1752 hasta que partió hacia Madrid para convertirse en ministro de Marina durante la primera semana de agosto de 1754¹³⁶⁷. Hasta que le llegó la comunicación de la caída de Ensenada y su nombramiento, son tan numerosos los testimonios documentales de su presencia en Cádiz y de su dedicación a los más variados asuntos inherentes a sus cargos, que hay que descartar su participación.

Una de las pruebas más contundentes es la circular que envió, por orden del rey, el mismo día del nombramiento (22 de julio), el nuevo ministro de Guerra, Sebastián de Eslava, a los intendentes de Marina y comandantes de los departamentos Marítimos anunciándoles el nombramiento de Arriaga y que él se hacía cargo de los asuntos de la secretaría de Marina hasta que Arriaga se presentara en la Corte a tomar posesión del cargo¹³⁶⁸.

Finalmente, la carta que envió el propio Wall a Arriaga anunciándole su nombramiento no deja lugar a dudas:

Habiendo depuesto el rey por resolución del día 20 del corriente al Sr. marqués de la Ensenada de todos sus empleos y encargos, desterrándole en la ciudad de Granada. Se ha servido conferir a V.S. la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, me manda participarlo a V.S. con este extraordinario para que se ponga luego en camino para esta Corte a tomar posesión de este nuevo empleo, pero gobernando su marcha y jornada sin perjuicio de su salud y deja S.M. a la elección de V.S. el nombrar sujeto que interinamente cuide de los encargos que estaban cometidos a V.S. en ese Departamento¹³⁶⁹.

A Julián de Arriaga, fiel y cercano colaborador de Ensenada, su nombramiento debió de cogerle por sorpresa, por lo ajeno que estaba a las intrigas cortesanas, tanto por la distancia geográfica de su destino como por la

¹³⁶⁷ Véase en AGI, AGS, AGMAB, AMN, la abundante correspondencia de oficio de Arriaga correspondiente a esos dos años.

¹³⁶⁸ AGMAB, leg. 5058, Buen Retiro, 22 de julio de 1754, Eslava al marqués de la Victoria, Jacinto Navarrete, José Contamina, Juan de Isla, Juan Domingo de Medina, Daniel Huoni, Francisco Barrero, marqués de Spínola: "Habiendo nombrado el rey secretario de Estado y del Despacho de Marina a D. Julián de Arriaga y dispuesto que entretanto que se presente este ministro, estén a mi cuidado los asuntos pertenecientes a ella, lo aviso a V.S. para su noticia y a fin de que dirijan a mis manos lo que ocurra de esta negociación". También hay copias de esta circular en AMN, ms. 66, Col. Vargas Ponce, vol. XXXV.

¹³⁶⁹ AHN, Estado, leg. 2874, exp. 16.

intensa actividad que en aquellos momentos tenía entre manos sacando adelante los proyectos de rearme naval.

Cuando llegó a Madrid, a mediados de agosto, a su favor tenía su prestigio profesional y el decidido apoyo de los reyes, que habían decidido y propiciado firmemente su nombramiento, por lo que a pesar de ser un reconocido ensenadista, a Wall y a Huéscar no les quedó más remedio que aceptarlo en el nuevo gabinete. Esta actitud explicaría la respuesta de ambos a Keene ante sus objeciones al nombramiento de Arriaga por haber sido promocionado repetidas veces por el marqués, cuando los tres estaban pactando los nombres de los sucesores de Ensenada antes de su caída. Frente al argumento irrefutable de Keene, Wall y Huéscar recurrieron al engaño o disimulo, al asegurarle que lo que Arriaga había hecho hasta el momento: “*was à contre coeur*”, es decir, que había colaborado con Ensenada por obligación, a regañadientes. Para tranquilizar a Keene añadieron que si en el futuro no actuaba “correctamente” sería fácil sustituirlo.

Después de haber analizado en este trabajo las actuaciones de Arriaga desde que empezó a colaborar más estrechamente con Ensenada hemos constatado que no hay nada más lejos de la realidad que el que Arriaga obedeciera las órdenes de Ensenada obligado por las circunstancias o a regañadientes. Desde el momento en que le declaraba “*quédeseme V.M. confiado, pues soy todo de V.M.*”¹³⁷⁰, en 1738, no hay en su biografía ningún hecho que permita poner en duda su sincera y profunda lealtad hacia su superior. Lo que no quiere decir que su obediencia fuera ciega e irracional, ya que cuando sus puntos de vista no coincidieron con las órdenes de su superior supo defenderlos con argumentos sólidos que Ensenada siempre aceptó.

Para Ensenada Arriaga fue siempre un fiel y sumamente discreto y resolutivo colaborador, también después de su nombramiento como intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación (período al que, sin duda se refiere Keene en su objeción, por ser la época en la que más se involucró con los proyectos de rearme naval de Ensenada), cuando empezó a gozar de mucho poder. La profunda confianza que en él depositó Ensenada le llevó a encomendarle la vigilancia y el control de gran parte de sus grandes proyectos, enviándole a Cádiz para supervisar su ejecución, atajar los fraudes y abusos que se habían empezado a detectar y encauzar los muchos problemas surgidos por su novedad, complejidad y precipitación.

Muy diferente, en cambio, fue la actitud de Huéscar y Wall hacia quien les había brindado a lo largo de muchos años su amistad y apoyo, gracias a

¹³⁷⁰ AGS, SM, leg. 5, exp. 65, minuta de Arriaga a Zenón de Somodevilla, 11 de marzo de 1738.

los cuales, también ellos consiguieron importantes promociones personales y profesionales. Conspiraron contra él para quitárselo de en medio: Huéscar por intereses personales y de clase, y Wall, además, para dirigir una política naval y atlántica distinta, dándole un giro radical que favoreció claramente a Inglaterra.

CAPITULO13 EL NOMBRAMIENTO DE ARRIAGA COMO SECRETARIO DE MARINA E INDIAS.

Consumada la conjura con la caída de Ensenada, al día siguiente de producirse su detención y la de sus colaboradores más allegados se nombraron los nuevos ministros que asumían sus cuatro carteras. Sebastián de Eslava se convirtió en secretario de Estado de Guerra; el ministerio de Hacienda lo asumió el conde de Valdeparaíso¹³⁷¹; Julián de Arriaga fue nombrado secretario de Estado de Marina¹³⁷²; y Alonso Muñiz¹³⁷³ siguió al frente del ministerio de Gracia y Justicia. Al mismo tiempo, Ricardo Wall se convirtió en biministro al añadirle el rey a la secretaría de Estado la de Indias¹³⁷⁴. Lo que supone una importante novedad, puesto que desde enero de 1721 la titularidad de ambas Secretarías había recaído en una misma persona, a pesar de que las competencias de los dos ministerios y su respectivo personal habían quedado desligadas mediante los decretos de 16 de agosto de 1730 y de 13 de junio de 1742¹³⁷⁵. Una semana más tarde, el 26 de julio de

¹³⁷¹ Juan Francisco Gaona y Portocarrero, conde de Valdeparaíso o Valparaíso (en la documentación aparecen ambos nombres). 1696-1760. Consejero del Consejo de Indias (1740), primer caballero de la reina, desde la caída de Ensenada, secretario de Bárbara de Braganza y secretario de Estado de Hacienda. El 8 de diciembre de 1759 Carlos III lo reemplazó por Esquilache y lo nombró embajador en Polonia, aunque murió en Madrid antes de haber salido de viaje, en OZANAM, D.: *La diplomacia...*, p. 95. ASENSIO RUBIO, F.: "El conde de Valdeparaíso y su tiempo" en *Espacio Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, 8, 1995, pp. 155-173.

¹³⁷² AHN, Estado, leg. 2874, exp. 16, Buen Retiro, 22 de julio e 1754, Wall a Arriaga: "Habiendo depuesto el rey por resolución del día 20 del corriente al marqués de la Ensenada de todos sus empleos y encargos, desterrándole a Granada, se ha servido conferir a V.E. la Secretaría de Marina. Me manda participar a V.E. para que se ponga luego en camino para esta Corte a tomar posesión de su nuevo empleo, pero gobernando su marcha y jornadas sin perjuicio de su salud y dejar a la elección de Ud. el nombrar sujeto que interinamente cuide de los encargos que le estaban acometidos en ese departamento". AHN, Estado, leg. 3497, Título de Secretario de Marina rubricado por Fernando VI el 25 de julio de 1754. En la *Gaceta de Madrid* del 23 de julio de 1754 se publicó un texto similar incluyendo los nombramientos de los demás ministros.

¹³⁷³ Muñiz Caso y Osorio, Alonso, 1693-1765. Alcalde del crimen, oidor de la Audiencia de Granada (1731-1741), regente de la Audiencia de La Coruña, (1741-1747), el 8 de octubre de 1747 fue nombrado secretario de Estado de Gracia y Justicia. En abril de 1750 recibió el título de Castilla de marqués del Campo de Villar. En 1764 fue nombrado consejero de Estado. OZANAM, D.: *La diplomacia...*, p. 243.

¹³⁷⁴ AHN, Estado, leg. 3497. El legajo contiene los títulos de Secretario de Estado de las respectivas Secretarías.

¹³⁷⁵ ESCUDERO, J. A.: *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*, 2 vols. Madrid, 1979, vol. 2, p. 229. PERONA TOMÁS. D.: *Los orígenes...*, p.224.

1754 se emitió desde la Secretaría de Estado un real decreto determinando las atribuciones que corrían por la de Marina¹³⁷⁶.

El nuevo nombramiento, sin embargo, no agradó a Wall, ya que lo que él verdaderamente ambicionaba era controlar la Armada, algo que se le presentaba bastante difícil con Arriaga por medio, un marino profesional que gozaba de prestigio y reconocimiento además de ser un enseñadista de pro, que había sido nombrado por el rey ministro de Marina. Para conseguirlo, durante las semanas siguientes a los nuevos nombramientos, solicitó formalmente a Fernando VI que le cambiase la cartera de Indias por la de Marina, presentándole su dimisión como secretario de Indias para forzarle a ello¹³⁷⁷. A pesar del empeño que puso, en esta ocasión la jugada le salió mal, puesto que Fernando VI resistió bien la presión a la que fue sometido e insistió en mantener a Julián de Arriaga al frente de la Marina. Y mucho debía valorarle cuando personalmente decidió entregarle, además de la Secretaría de Marina, también la cartera de Indias, vacante por la renuncia de Wall:

Por las repetidas experiencias que tengo del celo y atención con que me ha servido D. Julián de Arriaga, jefe de escuadra de mi Real Armada, he venido en conferirle las dos secretarías de Estado y del Despacho Universal de Indias y Marina para que las sirva con el sueldo de doce mil escudos de vellón. Tendrase entendido en el Consejo y Cámara de Indias.

Señalado de la Real Mano de S.M. en Buen Retiro a 26 de agosto de 1754¹³⁷⁸.

Así pues, Julián de Arriaga se convirtió en ministro de Marina e Indias por designación directa de Fernando VI, quien tenía de él las mejores referencias a través de los éxitos de su última campaña de corso en el Mediterráneo y, sobre todo, como pacificador de la revuelta contra la Compañía Guipuzcoana en Caracas, por la que le había concedido la llave de gentilhomme y le había recibido en palacio. El que ejerciera los cargos de intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación cuando se produjo el vacío de poder dejado por Ensenada fue sin duda decisivo para que el monarca decidiera entregarle la cartera de Marina y, tras la dimisión de Wall, también la de Indias.

¹³⁷⁶ APR, Sección administrativa, leg. 536. "Real Decreto del 26 de julio de 1754 determinando las atribuciones que han de correr por el Ministerio de Marina".

¹³⁷⁷ COXE, G.: *España bajo el reinado de la Casa de Borbón*, Madrid, 1843, vol. III, p. 418: "El caballero Wall ha pedido a S.M. con un noble desinterés, que le quitase el peso del ministerio de Indias y que le confiase el de la Marina".

¹³⁷⁸ AGMAB, leg. 5021.

A pesar del revés, Wall fue lo suficientemente hábil como para salir bien parado de la situación. En primer lugar, al presentar oficialmente la dimisión como una renuncia voluntaria a las ganancias que podría conseguir a través del cargo, consiguió la admiración general hacia su persona por su falta de ambición material, que no es poco¹³⁷⁹. Pero lo que fue mucho más decisivo para su posterior gestión política es que consiguió asegurarse el control de las decisiones políticas y de la Hacienda de las secretarías de Marina e Indias mediante un Real Decreto, que firmó el rey el mismo 26 de agosto, que regulaba exactamente las competencias que corrían por cada una de las Secretarías¹³⁸⁰.

Esta argucia ya la había practicado con éxito en mayo, con ocasión de su nombramiento como secretario de Estado, consiguiendo que el rey firmara un Real Decreto con una detallada descripción de las competencias que corrían por la Secretaría de Estado para asegurarse el control político de sus competencias, frenar el poder de Ensenada y evitar que el marqués siguiera entrometiéndose en asuntos que no eran de su competencia, como había venido haciendo mientras vivió Carvajal¹³⁸¹.

El nuevo Real Decreto que especificaba las competencias de las Secretarías de Marina e Indias, dejaba las decisiones políticas sobre el control del tráfico naval a Indias en manos del rey y en su defecto del secretario de Estado, y el control financiero de la Armada en las del secretario de Hacienda, rebajando, por tanto, las competencias que el secretario de Marina e Indias había tenido hasta entonces, equiparándolas a las que en ese momento tenía el intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación. El ministro de Marina e Indias en adelante quedaba como un mero transmisor de las órdenes reales a sus subalternos, como se deduce claramente del decreto:

Para que con conocimiento de los negocios que son propios y peculiares de las Secretarías de Indias y Marina, los demás secretarios no toquen en los de vuestra inspección, ni vos en los pertenecientes a la suyas.

Declaro, que han de correr por mano del Secretario de Indias y Marina todas las materias de Guerra, Hacienda, Navegación y Comercio de Indias, como se ha ejecutado antes; y comunicará las órdenes que yo

¹³⁷⁹ Sobre la admiración que despertó la renuncia de Wall a la secretaría de Indias véase COXE, G.: *España bajo el reinado...*, p. 418: "El rey dijo que sabrá el mundo entero de su desinterés"; y TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, pp. 193 y 194.

¹³⁸⁰ AGMAB, leg. 5021 y AHN, Estado, leg. 3497.

¹³⁸¹ AGMAB, leg. 5021, Wall a Ensenada, Aranjuez, 18 de mayo de 1754. Carta a la que se adjunta la *Declaración de facultades del Secretario de Estado*.

diere tocantes al despacho de armas, flotas, registros y avisos, cuidando de su cumplimiento.

Cuidará de la recaudación de todos los caudales que deben entrar en la Depositaria general de Indias, y hecho cargo de ellos el Depositario que han de quedar sujetos al manejo y distribución del Superintendente general de mi Real Hacienda, exceptuando los gastos extraordinarios, los cuales (como por lo regular son urgentes en el día) se librarán por su mano en la misma Depositaria, como se ha hecho siempre, y conviene que se haga pero con la calidad de que ha de pasar cada tres meses al Ministerio de Hacienda una relación que se le remitirá de Cádiz de los que se ofrezcan en este tiempo, la cual reconocida y aprobada por mí pasará aviso a la vía de Hacienda para que por ella se de el abono que corresponde al Depositario general. (...)

Me propondréis las personas que os parezcan más a propósito para ministros togados y de Capa y Espada, secretarios y contador del Consejo de Indias y para presidente y ministro del Tribunal de la Casa de la Contratación, y en la misma forma me propondréis sujetos para virreyes, presidentes y gobernadores de lo político y militar de Indias y para empleos militares tomando antes las noticias necesarias del ministerio de Guerra si lo juzgaseis conveniente a mi servicio. Cuanto a los demás empleos de Justicia y otros puramente políticos como son las plazas togadas, corregimientos y alcaldías mayores las proveeré a consulta de la Cámara de Indias, quedando reservados todos los que miran a la Administración, recaudación y resguardo de mi Real Hacienda, Casas de Moneda y Superintendencias de Azogues para los cuales me propondréis sujetos (...)

Si de resultas de los negocios que pongo a vuestro cuidado se ofreciese hacer algún encargo de mi servicio a mis ministros que residen en las Cortes extranjeras, pasaréis aviso a la vía de Estado para que por ella se les den las órdenes que correspondan.

Será de vuestra inspección privativa todo lo correspondiente a arsenales y astilleros de mi Real Armada, construcción de bajeles, armamentos, expediciones, provisiones de víveres, pertrechos y municiones de guerra, conservación y aumento de montes y plantíos, matrículas de gente de mar, pesca, naufragios, presas, comercio Marítimo y todo lo demás comprendido en la jurisdicción económica, política y militar de Marina, según y como previenen las Ordenanzas, las cuales se observarán sin alteración alguna.

Cuando yo resuelva enviar a Indias algunos navíos de mi Real Armada dispondréis su armamento por la secretaría de Marina con los oficiales, víveres y tripulación que les corresponda y por la de Indias daréis a sus comandantes las instrucciones necesarias de lo que han de ejecutar según mis órdenes, cuidando también de que se paguen los sueldos y lo demás que sea preciso para su subsistencia, como se previene en las citadas Ordenanzas.

En los cuerpos militares y en el político de la Armada proveeréis de mi Real Orden los empleos subalternos, y para todos los demás militares y políticos me propondréis sujetos.

Me daréis cuenta de los caudales que sean precisos para acudir a todos los gastos extraordinarios y ordinarios que se ofrezcan en la Marina par que Yo mande se pongan a vuestra disposición, y vos pasaréis aviso al ministerio de Hacienda a fin de que los facilite¹³⁸².

La trascendencia de la maniobra de Wall es altamente significativa, puesto que por la vía del Real Decreto se aseguró el control del tráfico naval a Indias y a través de la fiscalización del presupuesto de la Armada, por vía del ministerio de Hacienda y de la Tesorería General, pudo controlar directamente los grandes proyectos constructivos de la Marina, ya que la supervisión del presupuesto anual que se le asignaría en adelante a cada ministerio pasó a depender de su aprobación.

La maniobra también le permitió imponer una nueva política económica de acuerdo con el secretario de Hacienda, el conde de Valdeparaíso, encaminada a reducir la enorme deuda pública acumulada frenando el gasto del proyecto reformista de Ensenada, sobre todo las partidas dedicadas al rearme naval. Así, de una forma tan simple como cerrando el grifo del dinero, mediante la reducción de las consignaciones anuales destinadas al ministerio de Marina, consiguió Wall que Arriaga se viera obligado a reorganizar la economía de la Marina, cuya consecuencia más significativa fue el inevitable frenazo dado a los proyectos de construcción naval de la Armada¹³⁸³.

El propio Keene definió muy acertadamente la nueva situación:

¹³⁸² AGMAB, leg. 5021, A Don Julián de Arriaga en Buen Retiro, 26 de agosto de 1754. AHN, Estado, leg. 3497. APR, Sección administrativa, leg. 536.

¹³⁸³ La documentación de la Secretaría de Marina sobre las consignaciones de la Armada para los años 1755-1760 en AGS, SM, leg. 585. Sobre la disminución de las consignaciones de la Armada entre 1755 y 1760 véase NAVARRO MERINO, P.: *La Armada española...*, p. 112, gráfico 1, "Consignaciones de Marina 1750-1810. p. 118, gráfico II "Consignaciones de Marina 1723-1823", p.155 y 156, cuadro III, "Consignaciones de Marina 1723-1788, p. 162, cuadro IV, "Consignaciones de la Armada en porcentajes". En todos los gráficos y cuadros se aprecia la considerable reducción de las consignaciones pagadas a la Armada entre 1754 y 1760. Así en 1753 se pagó un 158,8%, en 1754 un 130,9%, en 1755 un 104,0%, en 1756 un 96,4% en 1757 un 82,7%, en 1758 un 80,7% etc. El conde de Valdeparaíso centró su actuación en la reducción del déficit, objetivo que consiguió en 1757 gracias a su drástica política de contención del gasto. Sobre el cambio de política económica llevado a cabo por el secretario de Hacienda a instancias de Wall, desde 1755, centrado en reducir el déficit véase: ASENSIO RUBIO, F.: "El conde de Valdeparaíso...", pp.155-173. Consultar igualmente: JURADO-SÁNCHEZ, J.: "The Spanish national budget in a century of war. The importance of financing the Army and the Navy during the eighteenth century", en TORRES SÁNCHEZ, R. (ed.), *War, State and Development. Fiscal-military States in the eighteenth century*, Pamplona, 2007, pp. 201-229.

Arriaga debe desempeñar el destino de secretario de los negocios de América y de la Marina, a condición que no se mezcle de nada y no tome con respecto a estos países ninguna medida que pueda tener relación con las posesiones y disputas con las naciones extranjeras, cualesquiera que sean, sin consultar primero al general Wall. Por este medio se puede decir que queda realmente este último de secretario y que viene a ser Arriaga su oficial mayor¹³⁸⁴.

Tan sólo por estas decisivas consecuencias se puede decir que el éxito del complot fue rotundo, como confirman las siguientes palabras que escribió en octubre de ese año un más que satisfecho Benjamín Keene a Thomas Robinson, precisamente cuando se empezaron a ver los primeros resultados. La satisfacción y rotundidad de Keene evidencian las verdaderas intenciones que alentaron la participación inglesa y suscitan más que fundadas sospechas sobre la actuación traidora de Wall para con su patria de adopción:

Los grandes proyectos de Ensenada para el fomento de la Marina han sido suspendidos. No se construirán más buques y sé que, a pesar de ser tan grande disminución de oficiales en este ramo, Valdeparaíso aún está descontento con las demandas de dinero hechas por Arriaga. Según lo que pienso, la economía del conde (Valparaíso) debe impedir el progreso de las obras marítimas, y cuando estas obras pasan más allá de las necesidades del servicio ordinario de este país, nunca han tenido ni nunca tendrán más fin que perjudicar a la Gran Bretaña¹³⁸⁵.

Como colofón de la actuación inglesa, Robinson dio instrucciones a Keene para que exigiera a Wall (si éste no lo había hecho ya) la revocación de las órdenes de Ensenada para expulsar a los cortadores de palo ingleses de Honduras¹³⁸⁶. Y como en aquellos momentos los deseos de sus amigos ingleses eran órdenes para Wall, el 4 de septiembre se despacharon las ansiadas órdenes por mano de Arriaga al virrey de Nueva España, al presidente de Guatemala, al gobernador de La Habana y al coordinador de

¹³⁸⁴ COXE, G.: *España bajo el reinado...*, p. 418. Véanse en TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, p. 194 extractos de la carta original de Keene a Robinson del 31 de julio de 1754, utilizada por Coxe.

¹³⁸⁵ *Ibidem*.

¹³⁸⁶ AHN, Estado, leg. 4273, Félix de Abreu a Ricardo Wall, 2 de septiembre de 1754: "También le repite (Robinson a Keene) la orden de solicitar la revocación de las que se suponen dadas por el Sr. marqués de la Ensenada sobre la que motivó mi expedición del 9 de julio (la carta de Robinson que leyeron a Fernando VI), en caso de que haya dado tales órdenes y en el de que las contrarias para enmendar aquellas no hayan sido despachadas aún".

todo el armamento contra los asentamientos ingleses de la costa hondureña, el gobernador de Yucatán, Melchor de Navarrete, con la intención de “cesar todo hostigamiento contra ingleses, porque S.M. quiere que se aclaren amigablemente todos los puntos que merezcan contestación”¹³⁸⁷. La confirmación oficial de la revocación de la orden de desalojo y del cese de hostigamiento la escribió Wall a Keene:

Habiendo mandado el rey expedir órdenes al virrey de Nueva España, presidente de Guatemala, y gobernadores de La Habana y Campeche para que no obstante que por la obligación en que les constituyen sus empleos de no permitir se introduzca establecimiento alguno de extranjeros en los dominios de S.M. que se les confían, hayan hecho preparativos o practicado operaciones para su expulsión, cesen desde luego en uno u otro y lo mismo a los comandantes de escuadras o navíos sueltos por lo respectivo a lo que se contravenga con la Nación inglesa por la seguridad con que S.M. se halla de que se aclararán amigablemente con el rey británico todos los puntos que merezcan contestación: se han expedido ya estas órdenes y S.M. me manda comunicarlo a V.E. para que trasladándolo a la inteligencia del rey, su amo, y persuadido S.M. británica por esta nueva prueba de las sinceras intenciones del rey, pueda por su parte en igual correspondencia revocar cualesquiera órdenes que hubiere dado a sus comandantes de mar y tierra en la América contrarias a la buena armonía y amistad que subsiste entre las dos naciones y que por parte del rey se desea conservar y aumentar componiendo cualquier diferencia o incidente que puedan perturbarla¹³⁸⁸.

Inglaterra utilizó magistralmente el descontento interno de la Corte española para frenar, como dijo Merino Navarro, “el más ambicioso plan naval puesto en marcha por España en toda su historia”¹³⁸⁹.

¹³⁸⁷ AGI, México, leg. 3099, fol. 547, La Habana, 24 de marzo de 1755, Cagigal de la Vega a Arriaga, confirmando el recibo de la orden de 4 de septiembre de 1754 referente a la suspensión de todo preparativo y operación para expeler a los ingleses de los dominios de S.M. Ibidem, fols. 595-597. Navarrete a Arriaga, Mérida de Yucatán, 22 de abril de 1755, confirmando hallarse con órdenes del 4 de septiembre de 1754 de cesar todo hostigamiento contra ingleses porque quiere S.M. que se aclaren amigablemente todos los puntos que merezcan contestación.

¹³⁸⁸ AGI, México, leg. 3099, fol. 840, Buen Retiro, 15 de septiembre de 1754, Wall a Keene.

¹³⁸⁹ MERINO NAVARRO, P.: *La Armada...*, p. 51.

CAPITULO14 EL DRÁSTICO GIRO DE LA POLÍTICA NAVAL.

No cabe duda de que el complot que llevó a la exoneración del marqués de la Ensenada, magistralmente orquestado por el embajador Keene, fue el último recurso utilizado por la Corte británica, dentro de su estrategia de promover un cambio en la política naval española en Indias. Recurso al que recurrieron cuando comprendieron que no iban a conseguir su propósito a partir de las largas negociaciones que llevaban a cabo con Carvajal desde la firma del tratado de paz de Aquisgrán y, sobre todo, cuando, tras el fallecimiento de Carvajal tuvieron la ocasión de controlar el ejecutivo español a través de Wall, utilizándolo para intervenir directamente en las decisiones políticas de la Monarquía.

Ensenada puso en pie su importante plan de rearme naval con vistas a una futura confrontación con Inglaterra que consideraba inevitable a medio plazo, teniendo en cuenta que Inglaterra desde la Guerra de la Oreja estaba dando pasos de gigante en su acecho a las Indias españolas¹³⁹⁰. De ahí las prisas que caracterizan los proyectos de construcción naval. A Inglaterra le sorprendió que recién declarada la neutralidad los gobernadores coloniales hispanos mostraran tal firmeza defendiendo los territorios de sus jurisdicciones e intentando evitar usurpaciones ilegales, y no dudaron en aumentar la tensión en la región. Fue un claro reto político para frenar la guerra comercial por el monopolio del palo de tinte iniciada poco antes por Ensenada en respuesta a sus agresiones.

Para ambas potencias había mucho en juego y Ensenada, consciente de que entre las consecuencias del pulso político lanzado por Inglaterra entraba la pérdida de territorios en Indias, respondió con toda la fuerza a su alcance, a pesar de las presiones contra su política y su persona. En el último momento, cuando estaba a punto de impulsar la situación a favor de los intereses de la Corona, mediante la expulsión de los cortadores de Valis y Río Tinto por parte de la escuadra naval enviada, el golpe de gracia del embajador Keene con la ayuda de Wall propició un sorprendente cambio de política naval que favoreció claramente a Inglaterra. Se permitió a los cortadores de palo

¹³⁹⁰ OZANAM, D.: "Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)" en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 4, 1980, pp. 67-124: "Unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España y su América es el que más les importa". La cita en p. 83. GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto...*, p.111.

regresar a los asentamientos ilegales hondureños, consolidando la usurpación y la extracción del palo.

Al ser este giro político, junto con la ralentización del programa de construcción naval, la consecuencia más inmediata de la caída de Ensenada, es muy interesante y revelador analizar el papel jugado en esta traición por el que fue su gran protagonista: Wall. Puesto que el ministro de Marina e Indias, quien en realidad debía dirigir la política naval, tenía las manos atadas, a consecuencia del Real Decreto reduciendo sus competencias, promulgado cuando Fernando VI, oponiéndose a los deseos de Wall, insistió en mantenerle al frente de la Secretaría de Marina¹³⁹¹.

Arriaga, desde la posición que tan acertadamente describía Keene como mero “secretario de los asuntos de América”, jugó un papel secundario, aunque supo influir sutilmente en el monarca para evitar mayores pérdidas a la Monarquía sin enfrentarse ni indisponerse con Wall.

14.1 De la expulsión de los cortadores de palo de Honduras a la nueva política de defensa en Indias.

Ensenada, junto con las órdenes para la expedición por tierra destinada a desalojar a los ingleses de Honduras, ordenada el 25 de abril de 1751 al gobernador de Guatemala, el teniente general Vázquez Prego, a quien se le entregaron instrucciones reservadas y órdenes rubricadas por Fernando VI, generó, en diciembre de 1751, una cascada de órdenes dirigidas a las principales autoridades mesoamericanas (empezando por el virrey de Nueva España y terminando por los comandantes de las embarcaciones *Flora* y *San Francisco*, el capitán de fragata Antonio de Castañeda y el teniente de navío Lorenzo de Villafranca) con el mismo fin de expulsar a los cortadores de palo ingleses de los márgenes de los ríos y costas hondureños y de abordar a las embarcaciones inglesas que transportaban el palo extraído de Honduras¹³⁹².

¹³⁹¹ AGMAB, leg. 5021. A D. Julián de Arriaga, en Buen Retiro, 26 de agosto de 1754

¹³⁹² AGI, México, leg. 3099, Madrid, 28 de diciembre de 1751, fols. 218-219, Ensenada al gobernador de Yucatán, marqués de Íscar, fols. 220-235 Ensenada a Antonio Castañeda y Jover, (comandante de la escuadra de la Armada): “Ha de ser el objeto de su comisión principal el impedir la saca del citado palo, el resguardar toda la costa de Honduras y vigilar reconociendo (...) las islas de Roatán, Utila y Guanaja, que ni en estas ni en ningún otro paraje de las costa se establezcan familias de extranjeros, debiendo V.M. siempre que las encuentre y se halle con fuerzas correspondientes expulsarlas de tales parajes y destruir las habitaciones y fortificaciones en ellos. (...) Es menester un curso perenne, no es útil que a la ejecución de lo que a V.M. se manda precedan grandes aparatos que lo denoten, observará V.M. sigilo en lo que se le previene, haciéndolo todo con natural disimulo”, fols. 250-253, Ensenada a Pantaleón Ibáñez Cuevas, gobernador de Honduras: orden para que facilite cuantos auxilios

Estas órdenes pusieron en marcha la maquinaria administrativa del virreinato encargada de llevar a cabo los complicados y costosos preparativos para la expedición de desalojo, que tuvieron que simultanearse con continuos armamentos de castigo efectuados mayoritariamente por corsarios armados por los gobernadores de Mérida de Yucatán y de La Habana.

En la Secretaría de Indias no se tuvo suficientemente en cuenta la lentitud administrativa, agravada por la que imperaba en las comunicaciones, que hoy nos es sobradamente conocida y que supuso, junto con la falta de coordinación entre los distintos gobernadores americanos un importante lastre a la hora de ejecutar las primeras órdenes de expulsión impartidas ya en 1751 al capitán de fragata Antonio de Castañeda. De hecho, los miembros de la Junta, en los dictámenes que enviaron a Ensenada valorando la información remitida por los gobernadores americanos sobre la expedición, sus preparativos y primeros resultados, que empezó a llegar a Madrid durante los primeros meses de 1752, se lamentaban de que la campaña no se hubiera llevado a cabo con la rapidez y precisión que hubiera requerido el empeño:

Por lo tocante a las últimas cartas que hemos visto, de ellas se saca con evidente convencimiento de que en Guatemala no se ha formado ni se sigue sistema alguno con firmeza para arrojar a los ingleses de Río Tinto y demás parajes de las costas de Honduras hasta el cabo de Gracias a Dios que han ocupado modernamente, sino que con ideas vagas se está este asunto como cuando se empezó a tratar de él¹³⁹³.

Los párrafos de sus recomendaciones los redactaban partiendo de la duda: “que en el caso de no haber entrado en el empeño con formal operación, y que ésta no se halle de tal manera adelantada”. Así tuvieron que ir adaptando sus decisiones tácticas a las consecuencias de los retrasos, falta de

puedan necesitar los oficiales de la Armada en su misión especial y para que ponga a su disposición la galera y demás embarcaciones de Campeche, fol. 254, Ensenada a Gutierre de Hevia, fol. 264, Ensenada al virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, orden para que envíe al gobernador de Yucatán 100.000 pesos de los caudales de sus Cajas para financiar la expedición de desalojo de ingleses y la compra de palo de tinte, fols. 268-270, Ensenada al gobernador de La Habana, Francisco Cagigal de la Vega: orden para que habilite dos embarcaciones aptas para navegar en aguas hondureñas para la expedición de desalojo y curso permanente y remita 60.000 pesos al gobernador de Yucatán para la compra de palo que luego le restituirá el virrey.

¹³⁹³ AGS, SG, leg. 6799, docs. 122 y 95. En realidad el documento nº 95 fechado el 29 de septiembre de 1752 resume y repite el contenido del documento nº 122 de 24 de mayo de 1752. La única diferencia significativa para nosotros es que Arriaga, cuyas reflexiones y recomendaciones son evidentes en el primer dictamen de mayo, ya no firma el segundo por haberse incorporado a su destino en Cádiz en agosto, ocupando su lugar en la junta Pablo de Salcedo, quien firma el dictamen de septiembre.

coordinación entre las autoridades americanas y alguna actuación impropia y precipitada por parte de Vázquez Prego, el responsable de la expedición elegido por Ensenada. La lenta dinámica para llevar a cabo una campaña de envergadura que dañaba la precaria inestabilidad internacional, como era la de la expulsión de los ingleses de Honduras, entretejida de órdenes, contraórdenes, disposiciones complementarias y cambios de gobernadores, queda reflejada en la documentación y explica que se tardaran más de tres años en ejecutar las órdenes emitidas.

Ensenada, siguiendo literalmente las recomendaciones de los tres dictámenes redactados por Eslava, Arriaga, Molinillo y Salcedo, en febrero, mayo y septiembre de 1752, de expulsar cuanto antes a los ingleses de Honduras, volvió a enviar a cada autoridad americana participante en la operación las órdenes correspondientes a su nivel de participación el 26 de junio y el 24 de septiembre de ese año. No nos ha sido posible localizar cada uno de estos documentos, aunque sí los acuses de recibo de muchos de los implicados y algunos informes en los que se menciona su existencia. Por lo tanto no hay duda de que existieron las órdenes (que tanto buscó y no encontró Wall) redactadas en la Secretaría de Indias copiando al pie de la letra los dictámenes de la Junta¹³⁹⁴.

Tras una primera precipitada y fallida intervención en río Valis de Vázquez Prego en el otoño de 1751, que alertó a los ingleses de las intenciones españolas, provocando que el gobernador de Jamaica protestara formalmente y enviara más fragatas de guerra a la costa de Mosquitos, obligando a los gobernadores hispanos a suspender momentáneamente la operación hasta recibir nuevas órdenes, Eslava, Arriaga y Molinillo criticaron duramente la actuación de Vázquez Prego en el dictamen que enviaron a Ensenada en mayo de 1752¹³⁹⁵. En él reiteraban vehementemente al ministro su recomendación de febrero de ese mismo año de proceder a la expulsión de los ingleses cuanto antes, mediante un rápido y contundente ataque por mar y por tierra a los asentamientos británicos, organizado conjuntamente por los

¹³⁹⁴ A los documentos con las órdenes enviados a las distintas autoridades americanas ya mencionados en otros apartados de este trabajo y a modo de complemento podemos añadir un recordatorio de órdenes anteriores del marqués de la Ensenada al virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo del 29 de abril de 1754: "Quedando el Rey en inteligencia de todo me manda decir a V.E. no duda que como asunto tan importante procurará atender a que el gobernador de Yucatán sea auxiliado de cuanto necesitase para la expedición contra Valis, y que espera S.M. que en todas las ocasiones avise V.E. lo que supiere sobre este particular".

¹³⁹⁵ *Ibidem*, doc. 122, 24 de mayo de 1752: "Somos de sentir que al presidente de Guatemala, D. José Vázquez Prego se le desapruébe en respuesta de sus cartas la expedición que determinó contra el Río Valis y embarcaciones que había en él, por intempestiva (...) y que ni en el corto tiempo de 10 días después que había llegado al reino no podía haber adquirido perfecta comprensión del estado de la cosas".

gobernadores de Yucatán y de Guatemala, a los que debían prestar su apoyo el resto de los gobernadores de la región y por supuesto el virrey de Nueva España, quien además debía financiar la expedición. Los preparativos debían realizarse con la máxima discreción para evitar alertar a los británicos y que llevasen a cabo un nuevo incremento de sus fuerzas navales en el Golfo de Honduras.

Mientras se retomaban los preparativos para el golpe definitivo, que aún llevarían algún tiempo, pues en Honduras se había de reunir una escuadra debidamente armada y equipada con tropas de desembarco y concentrar y entrenar tropas de tierra, y desde España había que enviar armamento pesado, ligero y pertrechos, no debía cesar el hostigamiento mediante frecuentes armamentos corsarios. Al mismo tiempo el ingeniero Luis Navarro comenzaba la construcción de un fuerte en Omoa desde el cual tres embarcaciones establecerían un patrullaje continuo de la costa. Puesto que los ingleses estaban al tanto de las intenciones españolas, también recomendaron que se exigiera a Jorge III por la vía diplomática la retirada de sus súbditos de los territorios españoles usurpados.

Siguiendo al pie de la letra las recomendaciones de los tres miembros de la Junta, que insistieron en que “procediesen los gobernadores como de oficio propio de ellos y obligación de defender y conservar los territorios que son de su jurisdicción y no con orden particular y determinada que se les hubiese dado por S.M. para ello”¹³⁹⁶, Ensenada en junio y septiembre volvió a enviar las órdenes para la expedición a Melchor de Navarrete, sucesor del marqués de Íscar al frente de la gobernación de la provincia de Yucatán, y a Vázquez Prego en Guatemala, para “que inmediatamente se dedicasen a tomar las más eficaces medidas al intento de conseguir con aire y esplendor de las armas el desalojo y expulsión de los ingleses intrusos en los ríos Valis, Hondo y Nuevo y en todos los demás de aquel vasto continente”¹³⁹⁷.

¹³⁹⁶ AGS, SG, leg. 6799, doc. 122. Ver p. 297, nota 1129.

¹³⁹⁷ AGI, México, leg. 3099, Fernández Navarrete a Ensenada, Mérida de Yucatán, 12 de noviembre de 1754: “A consecuencia de la real orden de 26 de junio de 1752 que recibí el próximo pasado de 1753 acerca de que luego inmediatamente me dedicasa a tomar las más eficaces medidas al intento de conseguir con aire y esplendor de las armas el desalojo y expulsión de los ingleses intrusos en los ríos Valis, Hondo y Nuevo y en todos los demás del vasto continente, comuniqué al virrey de Nueva España y al presidente de Guatemala en las más inmediatas ocasiones la orden de S.M. y al mismo tiempo le despaché una estrecha y apretada orden al comandante del presidio de San Felipe de Bacalar para que por todos los medios imaginables y posibles indagase el estado actual de entonces de los referidos ingleses en la situación de los enunciados ríos, su fortificación, policía y todas las demás noticias conspirantes a instruirme una perfecta segura razón de sus fuerzas marítimas y de tierra”.
Ibidem, Ensenada a Vázquez Prego, Madrid, 24 de septiembre de 1752: “Es el ánimo de S.M. que V.E. ponga toda su atención en tomar las medidas correspondientes a la expulsión de

Para evitar un nuevo fracaso indicó a Vázquez Prego que colaborase estrechamente con los gobernadores de Comayagua y de Nicaragua, los coroneles Pantaleón Ibáñez Cuevas y Alonso Fernández de Heredia respectivamente, buenos conocedores de la zona.

A Julián de Arriaga, en calidad de presidente de la Casa de la Contratación, Ensenada le ordenó enviar la artillería, fusiles y pertrechos que le habían pedido el virrey de Nueva España y los gobernadores de La Habana, Campeche y Guatemala, en todas las embarcaciones que zarparan hacia Honduras y la Habana. Iban destinadas tanto al fuerte que se estaba construyendo en Omoa como a las tropas y embarcaciones que debían participar en la expedición. Arriaga se apresuró a cumplir la orden despachando directamente rumbo a Veracruz el navío de guerra *El Dragón*. Desde ese puerto los oficiales reales debían enviar el armamento y los pertrechos a Campeche en Yucatán y a La Habana de acuerdo con las instrucciones que impartiera el virrey¹³⁹⁸.

En cuanto recibió las nuevas órdenes de Ensenada, Fernández de Navarrete solicitó del comandante del presidio de Bacalar información precisa y actualizada del estado de las colonias de cortadores, su situación, número de hombres, fortificaciones y embarcaciones de las que disponían para transportar el palo y para su defensa. Cuando supo que los ingleses contaban con unas 40-45 embarcaciones permanentes, entre las que se contaban varias fragatas de guerra, empezó a organizar, habilitar y armar las naves disponibles en Campeche para formar la escuadra encargada del ataque naval¹³⁹⁹. Para ello

ingleses de Río Tinto, laguna Azul y otros puestos de las costas de Honduras dependientes de esa Capitanía general, aplicando vivamente el celo de V.E. a tenerlos sobresaltados con incesantes armamentos (...) quiere S.M. que V.E. se regle a lo que antes de recibir sus cartas tenía resuelto y mandado por la inclusa orden de 26 de junio de este año y que ejecute cuanto se previene en ella y en esta orden pretextando lo hace de oficio propio y en cumplimiento de su obligación”.

¹³⁹⁸ Ibídem, Ensenada a Vázquez Prego, Madrid, 24 de septiembre de 1752. Confirmando haber ordenado a Arriaga el envío del armamento y los pertrechos solicitados. Ibídem, conde de Revillagigedo, virrey de Nueva España a Melchor Fernández de Navarrete, México, 4 de agosto de 1753. Confirmando haber remitido el 2 de julio de 1753 a los oficiales reales de Veracruz el armamento y pertrechos llegados en el *Dragón* hacia Campeche.

¹³⁹⁹ Ibídem, Fernández de Navarrete a Ensenada, Mérida de Yucatán, 12 de noviembre de 1754. Navarrete consiguió reunir una escuadra formada por una balandra, una goleta y un bergantín-hospital, equipados cada uno con más de 100 hombres, además de catorce piraguas y dos jabequillos equipados según su tamaño con dotaciones de entre 25-45 hombres. Cuando recibió la respuesta del virrey negándole la inclusión del navío de línea de la escuadra de Barlovento decidió confiscar dos fragatas que se hallaban en el puerto de Campeche para incluirlas en la escuadra. Una iba armada con 28 cañones y era el registro de Canarias; la otra estaba armada con 20 cañones y era “la del tráfico de Veracruz”. También pidió al gobernador de Guatemala que le enviara la galera *San Fernando* que permanecía cubriendo la entrada al

escribió al virrey solicitándole, además de más armamento y pertrechos, que pusiera a su disposición un navío de línea, una fragata y un jabeque de la escuadra de Barlovento. El virrey, en primer lugar, le pidió un plan concreto de la expedición que proyectaba. Al no considerar apto al navío de línea para navegar cerca de las costas de Honduras por su profundo calado, no autorizó su incorporación, pero sí que la fragata *Flora* y un jabeque de la escuadra participaran en la expedición, ordenando al capitán general de La Habana, Francisco Gagigal de la Vega, que, de acuerdo con el comandante de la escuadra de Barlovento, Gutierre de Hevia, procediese a su armamento para que zarparan el 8 de abril de 1754 rumbo a la costa de Bacalar¹⁴⁰⁰.

Cuando el virrey recibió el plan de las embarcaciones que había conseguido armar Navarrete, puso a su disposición además de la fragata y el jabeque de guerra patrullados por oficiales de la Armada que ya le había prometido, cuanto éste le pidió más armas, víveres y dinero para los sueldos de los 500 hombres de desembarco que había enrolado para los equipajes de la escuadra¹⁴⁰¹.

Vázquez Prego, por su parte, se ocupaba de reunir y entrenar hombres para formar las tropas de tierra que actuarían dentro de los límites de su gobernación, y de supervisar personalmente la construcción del fuerte de Omoa, uno de los lugares más insalubres e inhóspitos de la zona. Los preparativos de ambos generales que, salvando todo tipo de dificultades, iban dando consistencia al cuerpo expedicionario quedaron sin embargo suspendidos, cuando Vázquez Prego falleció el 24 de junio de 1753 a consecuencia de “su bajada a Omoa” y le sucedió interinamente al frente de la gobernación de Guatemala el oidor decano, Juan Antonio de Velarde y Cienfuegos¹⁴⁰². Hubo que esperar más de medio año a que Ensenada nombrara y enviara a Guatemala un nuevo gobernador con órdenes expresas para dirigir el ataque de expulsión. Entretanto, como los preparativos estaban en curso, siguiendo instrucciones del virrey, el oidor Velarde tuvo que asumir

presidio de Omoa equipada con 200 hombres. El gobernador se la envió junto con una balandra que patrullaba el Golfo Dulce.

¹⁴⁰⁰ *Ibidem*, Cagigal de la Vega, gobernador de La Habana a Ensenada, La Habana, 23 de marzo de 1754. Confirmando haber dado curso a las órdenes del virrey. Como el jabeque se hallaba sin dotación había decidido no hacer una leva para evitar llamar la atención de los ingleses y transferírsela de los navíos de guerra de la escuadra.

¹⁴⁰¹ *Ibidem*, conde de Revillagigedo a Navarrete, México, 4 de agosto de 1753: “Sin que me sea posible tomar otra deliberación en tan importante que la de concurrir con mis auxilios como hasta aquí lo he practicado y haré lo mismo en adelante respecto de que la dirección del proyecto y modo de emprenderlo en el todo pertenece a V.S. por especial encargo y confianza del rey”.

¹⁴⁰² *Ibidem*, conde de Revillagigedo, virrey de Nueva España a Ensenada, México, 5 de octubre de 1753

las órdenes dadas a Vázquez Prego como propias y ponerse al frente de la campaña contra Río Tinto en Guatemala.

El mariscal de campo Alonso de Arcos Moreno, hasta entonces gobernador de Santiago de Cuba, fue el elegido por Ensenada para sustituir a Vázquez Prego. Las órdenes para la expedición de expulsión, firmadas por el rey, se le enviaron desde la Secretaría de Indias el 29 de enero y el 2 de febrero de 1754¹⁴⁰³. En mayo un aviso lo trasladó a Guatemala junto a un séquito de 15 personas formado por su familia y criados; todos llegaron enfermos y Alonso de Arcos no pudo participar en la expedición.

Siguiendo las instrucciones de Navarrete, el oidor Velarde despachó por tierra 200 indios flechados y 150 ladinos al mando del sargento mayor, Melchor de Mencos, y del castellano de Petén, Pedro Montañés, hacia la parte más interna del Río Valis¹⁴⁰⁴. Las tropas llegaron hasta la laguna Coba, donde se enfrentaron con los ingleses hiriendo a muchos de ellos y poniendo en fuga al resto. Se mantuvieron en el lugar destruyendo los ranchos y limpiando la zona hasta que recibieron la orden de Navarrete de regresar al fuerte del Petén. La galera y el bergantín enviados por Velarde desde el puerto de San Fernando de Omoa hacia el golfo Dulce no llegaron a su destino porque les sobrevino un temporal que las obligó a regresar a Omoa para refugiarse. En la retirada tuvieron la suerte de apresar cuatro buques ingleses.

Las embarcaciones de la escuadra guardacostas de Barlovento destinadas a participar en la expedición fueron la fragata *Flora* y el jabeque *San Francisco*, mandados respectivamente por el teniente de navío Juan de las

¹⁴⁰³ *Ibidem*, “Extracto histórico de todo lo más principal ocurrido en el expediente de desalojar a ingleses y contener a los indios Mosquitos de Río Tinto, Valis y Laguna Azul, construyendo dos fuertes en la boca del río Matina y puerto de Trujillo, y tres embarcaciones de corso, para lo que se expidieron órdenes al virrey de Nueva España, Presidente de Guatemala, gobernadores de Yucatán, Nicaragua, Habana y comandante de la escuadra desde el año 1737 hasta 1758”.

¹⁴⁰⁴ *Ibidem*, Juan Antonio Velarde al virrey de Nueva España, Guatemala, 28 de febrero de 1754: “El gobernador de Campeche en carta del 15 de enero, en consecuencia de las órdenes con que se halla esta Capitanía general de darle cuantos auxilios pidiese (...) me encarga haga aprontar 500 hombres de a pie y 250 de a caballo que provistos de 3 meses de víveres y comandados por sujetos de la mejor conducta se vayan acercando a las inmediaciones del río Valis (...) y aunque este auxilio es impracticable como lo propone en mi opinión y en la de todos los prácticos, pues no he hallado uno que sepa ni haya oído de senda alguna (...) he dispuesto se le de la equivalente para paraje más a propósito, que es por la parte del Petén, para lo que se están aprontando 200 indios flecheros y 150 ladinos, comandados por el sargento mayor de esta plaza. Me encarga que para los días 6,8,10 o 12 de abril haga aprontar una de las galeras para lo que tengo dada la orden de que se apreste la *San Fernando* que es la única que hay, añadiendo a su tripulación 300 hombres de desembarco al comando de Gabriel Franco, capitán de Artillería de la plaza de Campeche, para completar el número de los que me pide por tierra, (...) he dispuesto al mismo tiempo se apreste y arme una balandra que compré en 425 pesos del capitán que transportó al arzobispo de esta iglesia”.

Llanas y por el teniente de fragata José Jiménez¹⁴⁰⁵. Ambas embarcaciones zarparon del puerto de La Habana el 8 de abril, bastimentadas con víveres para cuatro meses, arribando al punto de encuentro pactado para reunirse con el resto de la escuadra aprontada por Navarrete, en el surgidero de Cabo Catoche, el 15 del mismo mes. Allí esperaron hasta que llegaron al puerto de Mérida de Campeche los dos últimas embarcaciones con víveres para la escuadra de Navarrete enviadas por el virrey, lo que ocurrió el 8 de mayo. Esa noche zarparon por fin, reuniéndose toda la escuadra el 19 de junio en Cabo Catoche, con la mala suerte de que un recio temporal causó serios daños al bergantín-hospital y desarbó la goleta. A duras penas consiguieron regresar a Mérida. El resto de las embarcaciones pudieron resguardarse en la sonda de la isla de Cozumel hasta que el 11 de agosto, reparados los daños sufridos, se hicieron a la vela apremiados por Navarrete, ocupando las desembocaduras de los ríos Valis, Hondo y Nuevo.

Allí apresaron una fragata, tres balandras, dos galeotas y dos bongos. La tropa desembarcó y penetró por ambas márgenes de los ríos hasta alcanzar los lugares más profundos donde se encontraban los ranchos y las plantaciones de palo de tinte. Incendiaron más de doscientos ranchos y más de cien plantaciones, arrancando de raíz cuanto allí crecía. Dejaron la región completamente arrasada, y, por considerar Navarrete imposible su traslado a Mérida, prendieron fuego a más de 250.000 quintales de palo almacenados en más de setenta bongos, utilizados por los cortadores para transportar el palo por el río hasta su desembocadura, dónde esperaban las embarcaciones del comercio.

Sólo apresaron a 95 ingleses, dos inglesas, veinte negros y tres negras que no consiguieron huir como el resto de la población inglesa, que pudo ser alertada de lo que se les venía encima por un aviso de Jamaica enviado por el gobernador, cuyo servicio guardacostas había detectado a la escuadra mientras estuvo refugiada en la sonda de la isla de Cozumel¹⁴⁰⁶. Los cortadores y soldados que consiguieron huir se refugiaron en Río Tinto, uno de los asentamientos en la provincia de Guatemala. Precisamente allí debía dirigirse la escuadra una vez terminada la expulsión de las colonias en la provincia de Yucatán, a su paso hacia el puerto de Omoa, según había aprobado el virrey, a sugerencia del oidor-gobernador Velarde, quien así

¹⁴⁰⁵ AGS, SM, leg. 402, doc. 510, Tomás Guerra, contador de la escuadra Guardacostas de Barlovento a Ensenada, La Habana, 23 de marzo, 6 y 8 de abril de 1754.

¹⁴⁰⁶ AGI, México, leg. 3099, Navarrete a Ensenada, Mérida de Yucatán, 12 de noviembre de 1754: "Y aunque pudiera haber sido mucho más considerable el escarmiento, había sucedido ya con la tardanza que ocasionaron los temporales que los ingleses recibiesen aviso de la Jamaica y se hubiesen retirado a Río Tinto".

intentaba cumplir las órdenes de expulsión de los ingleses de Río Tinto y Laguna Azul que tenía de su antecesor¹⁴⁰⁷.

Cumplida la misión, a mediados de septiembre Navarrete ordenó a las embarcaciones que se retiraran a Campeche. Las de la Armada debían pasar luego al puerto de Omoa a reparar sus daños y aprovisionarse de víveres para el regreso a su base en el puerto de La Habana¹⁴⁰⁸. Sin embargo, antes de que la escuadra pudiera llegar al puerto de Omoa, el nuevo gobernador de Guatemala, Alonso de Arcos, quien ya se había restablecido y sustituido formalmente al oidor Velarde, ansioso de ejecutar sus órdenes, solicitó por escrito a Navarrete que pusiera a su disposición los dos navíos de la Armada de la escuadra de su mando (la fragata *Flora* y el jabeque *San Francisco*) que habían participado en el desalojo de Valis, para llevar a cabo las campañas contra Río Tinto y Laguna Azul. En el ínterin Navarrete había sido avisado desde La Habana de la orden de la Secretaría de Marina de relevar todas las naves que formaban la Escuadra Guardacostas de Barlovento (bastante castigadas por el continuado corso) junto con su comandante Gutierre de Hevia, a quien sustituiría el capitán de navío Juan de Lángara¹⁴⁰⁹, quien ya se hallaba en camino.

La *Flora* era una de las fragatas integradas en la escuadra, y también había sido designada para regresar a España junto con el resto. Navarrete, por tanto, así se lo comunicó a su comandante Juan de las Llanas¹⁴¹⁰. Sin

¹⁴⁰⁷ AGI, México, leg. 3099, conde de Revillagigedo a Ensenada, México, 18 de mayo de 1754: "El oidor de Guatemala, Juan Antonio Velarde y Cienfuegos (...) me ha propuesto que en cumplimiento de ellas (sus órdenes), concluido el exterminio de los colonos de Valis, de vuelta (...) arrojen también los que ocupan río Tinto, y habiéndome adaptado a su proposición le he respondido en los términos que comprenderá V.E. de la copia que sigue, y he prevenido al gobernador Navarrete, que si conseguido el desalojo de Valis, contemplare por conveniente (como yo lo juzgo) la ocasión de aprovecharse de la general consternación (...) sería resolución del agrado de S.M. (...) previendo ser oportunísima la ocasión para no hacer después prevenciones de nuevo armamento y gasto".

¹⁴⁰⁸ AGI, México, leg. 3099, Fernández de Navarrete a Ensenada, Mérida de Yucatán, 12 de noviembre de 1754.

¹⁴⁰⁹ AGS, SM, leg. 402, Ensenada a Messía de la Cerda, Madrid, 12 de marzo de 1754: "Los bajeles *Asia*, *Fuerte* y *San Antonio* al mando de D. Juan de Lángara salieron de Cádiz con azogues para Veracruz, donde embarcaron caudales de registro para La Habana, desde donde transbordados a otros navíos vinieron a España, quedando Lángara con su escuadra como jefe de la de Guardacostas en sustitución de Hevia, que regresó con el *Castilla* y *Europa* a Cádiz".

¹⁴¹⁰ AGI, México, leg. 3099, Melchor de Navarrete a Juan de las Llanas, presidio de San Felipe de Bacalar, 30 de septiembre de 1754: "Habiéndome comunicado D. Alonso de Arcos Moreno, presidente actual del reino de Guatemala, que necesita del armamento de mi cargo para asunto de suma importancia, le prevengo con carta de esta misma fecha que sin perder tiempo se lo despacho al Puerto de San Fernando de Omoa, y le hago presente que la fragata del cargo de V.M. es una de las de la Armada de Barlovento que debe restituirse a España con las demás que se relevan ahora, pero persuadiéndome que se halla con órdenes del rey para emprender alguna acción ventajosa a su servicio, se lo comunico a V.S."

embargo, mientras la noticia de su nuevo destino viajaba hasta las manos del comandante de la *Flora*, Navarrete recibió la petición de Alonso de Arcos de poder disponer de la fragata y del jabeque de la Armada para su expedición contra Río Tinto y Laguna Azul. Navarrete se dejó convencer por Arcos y el 12 de octubre envió nuevas órdenes al comandante de los navíos para que se personase en el puerto de Omoa para aprovisionarse de víveres y ponerse a las órdenes de Alonso de Arcos, ocultándole intencionadamente la nueva expedición que proyectaba este gobernador¹⁴¹¹. En cuanto Juan de las Llanas llegó a Omoa y tuvo conocimiento del nuevo armamento que proyectaba Alonso de Arcos, respondió al gobernador que los graves daños que sufrían las embarcaciones de su mando sólo podían ser reparados en La Habana¹⁴¹², y ante la evidencia del pésimo estado de los buques y de la falta de los recambios necesarios para las reparaciones más urgentes en aquél puerto a Alonso de Arcos no le quedó más remedio que autorizarle a regresar a La Habana. Sin embargo, retuvo al jabeque para que se quedase cubriendo la construcción del fuerte del puerto, puesto que tenía constancia de que los indios zambos y mosquitos se hallaban preparando muchas embarcaciones pequeñas para asaltar y destruir lo construido hasta entonces, incitados por los ingleses, para quienes la construcción del nuevo presidio suponía un grave perjuicio. Alonso de Arcos tuvo que justificar su decisión de retener el jabeque ante el gobernador de La Habana y rogarle que le enviara la *Flora* una vez que hubiese sido reparada.

Cuando la *Flora* finalmente llegó al puerto de La Habana el 12 de febrero de 1755, ya se había producido el relevo de los navíos guardacostas de Hevia, por lo que quedó incorporada a las embarcaciones que había llevado consigo el nuevo comandante de la Escuadra de Barlovento, el capitán de navío Juan de Lángara. En las instrucciones que se entregaron a Juan de Lángara cuando partió de Cádiz en marzo de 1754, se mencionaba que debía reforzar cuanto pudiera el armamento de Campeche contra Valis (lo mismo que se le había ordenado a su antecesor Gutierre de Hevia), sin mentarse para nada los demás lugares ocupados por los ingleses, como sí se había hecho en las órdenes de los gobernadores de Yucatán y Guatemala. Por este motivo, cuando el gobernador de La Habana Cagigal de la Vega le pasó la petición de Alonso de Arcos, Lángara, siguiendo sus instrucciones y temiendo las

¹⁴¹¹ AGI, México, leg. 3099, Gutierre de Hevia a Arriaga, a bordo del *Castilla*, 12 de enero de 1755. Denunciando la actuación irregular de ambos gobernadores, sin respetar la persona ni la graduación del teniente de navío de la Armada, Juan de las Llanas.

¹⁴¹² *Ibidem*, Cagigal de la Vega a Arriaga, La Habana, 23 de marzo de 1755. La *Flora* entró en el puerto de La Habana a mediados de diciembre de 1754 en un pésimo estado: sin velamen, ni jarcia, ni víveres y con la mayoría de los hombres del equipaje enfermos.

consecuencias si no las cumplía, se negó a enviar a Omoa cualquiera de los navíos bajo su mando sin que el virrey se lo ordenara explícitamente¹⁴¹³.

En su decisión influyeron también, sin duda, las órdenes que Arriaga había enviado el 4 de septiembre de 1754, siguiendo las instrucciones de Wall, a todos los gobernadores americanos, y que Cagigal de la Vega acababa de recibir a principios de marzo de 1755, para “suspender todo preparativo y operación para expeler los ingleses situados en los dominios de S.M. que estén a su cargo”¹⁴¹⁴. Es decir, mientras la escuadra al mando de Juan de las Llanas llevaba a cabo la expedición de expulsión de los ingleses durante la primavera y el verano de 1754, la caída de Ensenada ocurrida en julio y el consiguiente cambio de política naval consumado en septiembre no pudieron ser más oportunos para los intereses ingleses, puesto que se consiguió detener en el último momento la campaña para expulsar a los cortadores de palo.

Una expedición que había costado tanto esfuerzo y tiempo poner en pie no se remató, lo que, para los intereses de la Monarquía, tuvo nefastas consecuencias que se manifestaron en un futuro no lejano, traspasando los procesos de disolución del Imperio colonial español y persistiendo hasta nuestros días: la permanencia de los ingleses hasta el día de hoy precisamente en aquellos territorios de los que no llegaron a ser expulsados en septiembre de 1754 por el cambio político propiciado por Wall: Río Tinto y Laguna Azul, la actual Belice.

Sorprendentemente, ni la caída de Ensenada el 22 de julio ni su sustitución en las carteras de Marina e Indias por Arriaga entre julio y agosto trajeron consigo la inmediata revocación de las órdenes de expulsar a los ingleses de Honduras que habían servido a Wall, Huéscar y Keene para montar la gran mentira que terminó por convencer a Fernando VI para exonerar a su ministro, la falsa noticia de que España se encontraba en guerra con Inglaterra a sus espaldas. Teniendo en cuenta la alarma desatada en la Corte por el hecho de estar en guerra con un país amigo, resulta inexplicable que no se tomaran medidas inmediatas el mismo día de la destitución de Ensenada o en

¹⁴¹³ Ibídem, “Concluyendo Lángara que sin hallarse con orden del rey ni de su virrey, cuando así mismo ocurría con su antecesor Gutierre de hevia, no se le había hecho otro encargo que el de reforzar el armamento de Campeche para la expedición de Valis, se hallaba sin arbitrio para contribuir por su sola autoridad a destacar esta embarcación como quería Alonso de Arcos, (...), por cuya consideración estaba resuelto a no enviar la fragata ni otro buque sin expresa orden del virrey que le cubra de las consecuencias contrarias que resultasen”.

¹⁴¹⁴ Ibídem, Cagigal de la Vega a Arriaga, La Habana, 24 de marzo de 1755: “Con carta de 6 de marzo del corriente aviso a V.E. del recibo de la Real Orden de 4 de septiembre de 1754 preceptiva a la suspensión de todo preparativo y operación para expeler los ingleses situados en los dominios de S.M. que están a mi cargo”.

los sucesivos para parar la guerra y reconducir la situación y es injustificable que no se despachara un aviso desde Cádiz (como se hacía siempre en situaciones de emergencia) con las órdenes de suspender la expedición de desalojo. Por el contrario, ya hemos visto que cuando Wall comunicó su nombramiento como Secretario de Marina a Arriaga, no sólo no le urgió a ponerse en camino hacia la Corte inmediatamente como hubiera correspondido a una situación de guerra, sino que le sugirió tomarse tiempo y viajar tranquilamente hacia Madrid.

Más sorprendente aún, si cabe, es que pasaran seis semanas hasta que Wall, máximo responsable de la política atlántica, diera instrucciones a Arriaga para que ordenara a todos los gobernadores y autoridades hispanoamericanas implicadas la suspensión de la expedición de expulsión y el cese del hostigamiento del corso, sobre todo teniendo en cuenta que durante mes y medio fue ministro de Indias.

Desconocemos si la decisión de revocar las instrucciones fue fruto de una iniciativa propia y tardía de Wall, si el rey se lo ordenó o si el ministro (lo más probable) actuó presionado por su amigo Keene, quien necesitaba justificar las exigencias que en este sentido le había planteado su ministro Robinson¹⁴¹⁵. En cualquier caso, como ya había ocurrido en diciembre de 1751, cuando Ensenada decidió hacer respetar los derechos españoles en América, ordenando la expulsión de los cortadores de palo ilegales de Honduras, el 2 y el 4 de septiembre de 1754, siguiendo instrucciones de Wall, Arriaga desde la Secretaría de Indias volvió a generar toda una cascada de contraórdenes exigiendo el cese de hostilidades contra los ingleses, destinadas a todas las autoridades que, de alguna forma, se habían visto implicadas en el asunto.

A los gobernadores de Guatemala y Yucatán, Alonso de Arcos y Melchor de Navarrete, máximos responsables de la campaña, fue a los primeros a quienes se les mandó que a pesar de las órdenes de expulsión firmadas por el rey que se hallaban en su poder:

...suspendiesen su ejecución con la mayor reserva, y como que era de acción propia, despidieran a la gente que hubiesen convocado al expreso fin, cesaran en el apresto de cualesquiera embarcaciones destinadas a él, cuidando de la conservación de la artillería, armas y útiles y de dar salida a los víveres y cualesquiera otras cosas sujetas a

¹⁴¹⁵ AHN, Estado, leg. 4273, Félix de Abreu a Wall, Londres 2 de septiembre de 1754. Avisando de que Robinson había exigido a Keene la solicitud formal a Wall de la revocación de las órdenes de expulsión y hostigamiento.

podrición o deterioro que hubiesen preparado para aquella operación¹⁴¹⁶.

Tan sólo dos días después, el 4 de septiembre, Arriaga volvió a escribir en el mismo sentido, además de a los dos citados gobernadores, al de La Habana, al virrey de Nueva España y al comandante de la Escuadra Guardacostas de Barlovento, Juan de Lángara:

Que no obstante la obligación en que les constituyen sus empleos de no permitir se introduzca establecimiento alguno de extranjeros en dominios de S.M., que se les confía hubiesen hecho preparativos o practicado operaciones para su expulsión, cesasen desde luego en uno y otro, por lo respectivo a lo que se controvierta con la nación inglesa por la seguridad con que S.M. se hallaba de que se aclarasen amigablemente con el rey británico todos los puntos que mereciesen contestación¹⁴¹⁷.

Arriaga tuvo que enviar a Wall copia de cada una de las cartas antes de enviarlas, iniciándose así una práctica de riguroso control de la política atlántica a través de la supervisión directa por parte de Wall de toda la correspondencia de la Secretaría de Indias que redactaba Arriaga para dirigirla a las autoridades americanas. El miedo a que Arriaga, ensenadista de pro e inductor directo de la política dura contra Inglaterra de Ensenada en Indias, pudiera interferir a sus espaldas (como había hecho Ensenada con Carvajal) con alguna iniciativa propia en la nueva línea política de generosa amistad con Inglaterra que él estaba firmemente decidido a mantener, está detrás de esta censura¹⁴¹⁸. Wall también pidió un extracto de toda la documentación sobre el asunto de Honduras que se encontraba en la Secretaría de Indias, que Arriaga obedientemente le envió¹⁴¹⁹. Por fin tuvo Wall en sus manos las tan buscadas órdenes de Ensenada de expulsión de los ingleses de Honduras, aunque ya no le hicieran falta. En cualquier caso, el gesto podía servir de aviso a “ensenadistas” con ánimo de revancha¹⁴²⁰.

¹⁴¹⁶ AGI, México, leg. 3099, fols. 1737-1758, año de 1758. Extracto histórico de todo lo más principal ocurrido en esta época y que da sobrada luz para las determinaciones ulteriores.

¹⁴¹⁷ *Ibidem*.

¹⁴¹⁸ GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *Fernando VI*, p. 118. TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, p.194.

¹⁴¹⁹ *Ibidem*.

¹⁴²⁰ El miedo a que los muchos partidarios de Ensenada que siguieron en sus cargos administrativos después de la caída del marqués pudieran desestabilizar su ministerio le acompañó siempre, condicionando muchas de sus decisiones políticas. Cfr, TÉLLEZ ALARCIA, D.: *D. Ricardo Wall...*, p. 195.

14.2 La nueva política atlántica.

Lo primero que llama poderosamente la atención de la redacción y contenido de las órdenes de cesar las hostilidades contra los cortadores y comerciantes de palo es su ambigüedad. Por un lado se recordaba a las autoridades hispanoamericanas su obligación de mantener los territorios de la Corona libres de usurpadores y, por otro, se les pedía que resolvieran amistosamente cualquier problema que surgiera con ciudadanos británicos.

Tengamos en cuenta la situación: amplios territorios ocupados en los márgenes de varios ríos por varios centenares de ingleses establecidos en ranchos y pequeños poblados, llevando a cabo una economía intensiva de plantación de palo de tinte con esclavos negros como mano de obra, defendiéndose de la persecución de los guardacostas de la Armada española y de los corsarios armados por los gobernadores centroamericanos mediante el apoyo de fragatas de la Armada británica y de tropas regulares fortificadas en defensas construidas por ingenieros militares en las cercanías de los poblados, todo ello decididamente sostenido por el gobernador de Jamaica.

Ante estos hechos, ¿qué fórmula amistosa pensaba Wall (no olvidemos que era militar de carrera) que podían emplear los gobernadores hispanoamericanos (también militares como él) y las fuerzas navales españolas contra la presión empleada por los británicos una vez que estaban firmemente asentados en territorios de la Corona, decididos a quedarse y a defender con las armas su próspero negocio? ¿Escribir cartas de protesta al gobernador jamaicano pidiéndole que los colonos ingleses abandonaran voluntariamente los territorios usurpados en Honduras y que sus fragatas de guerra y corsarios no disparasen a los guardacostas españoles cuando éstos los ahuyentasen de aguas españolas?

A Wall, los ocho años en Inglaterra durante los que había negociado con los políticos y diplomáticos ingleses, primero como enviado especial y luego como embajador de España, le sirvieron, sin duda, para conocer a fondo los asuntos de la política atlántica inglesa¹⁴²¹, así como para percatarse de la fuerza y habilidad con que los comerciantes británicos eran capaces de

¹⁴²¹ TÉLLEZ, D.: *D. Ricardo Wall...*, p. 140: "La tensión provocada por la posición de fuerza impuesta por Ensenada en Indias también generó cuantioso trabajo. El asunto de los guardacostas (y por tanto del contrabando) y la libertad de navegación, por un lado, y el de los asentamientos de cortadores de palo de Campeche ocupan notable espacio en sus despachos. Sobre todo envió informes muy precisos de cuál era la situación del panorama político inglés..."

defender sus intereses económicos, moviendo los hilos de la política exterior inglesa.

Su correspondencia de esos años con Carvajal denota que vio claramente sus intenciones de expansión mercantil a costa de las Indias aprovechándose de su superioridad naval, y así se lo manifestó en numerosas ocasiones tanto a Carvajal (“sus colonias, estas son sus riquezas, sus tesoros y sus minas. Este es el verdadero y cívico interés inglés y por el han hecho tantas veces la guerra”)¹⁴²², como a Ensenada: “finalmente diré a V.E. que la opinión general de esta nación es que pueden atacarnos en América siempre con ventaja y según sus discursos infiero que Cartagena u otra plaza de las del lado de acá de la línea será siempre el principal objeto de sus esfuerzos”¹⁴²³.

Paradójicamente, un hombre con sus conocimientos privilegiados de la política inglesa y de la forma de actuar de Inglaterra, habituado por su prolongado y cercano contacto con sus políticos a su capacidad para el doble juego (en la mesa de negociación apostaban vehementemente por el equilibrio de fuerzas, y por detrás perseguían con la misma intensidad sus intereses a costa de lo que fuera, incluso una guerra, con la ambición y habilidad manipuladora ya conocidas), resultó ser tan ingenuo y miope como lo fue Carvajal por lo que respecta a la situación política internacional, manteniendo con la misma tozudez que su mentor una neutralidad totalmente unilateral, mientras que Inglaterra proseguía con su política de expansión a costa de las colonias de otras potencias, preparando una guerra contra la única de ellas decidida a pararle los pies en aquellos momentos: Francia.

A pesar de las advertencias de Félix de Abreu, su sucesor en Londres, Wall no quiso ver las consecuencias negativas de su diplomacia excesivamente condescendiente con Inglaterra, ni valoró en su justa medida las agresiones británicas en Indias crecientes en violencia y número de presas. Wall se empeñó en interpretarlas como actos de piratería aislada, como ya hiciera Carvajal. Tampoco vio en las repetidas invitaciones de los embajadores de Francia e Inglaterra para unirse a uno de los bandos, el peligro de una inminente guerra, como tampoco lo quiso ver Carvajal¹⁴²⁴.

Llevado por la obsesión de mantener la independencia respecto de Francia, Carvajal había forzado el restablecimiento de las relaciones con Inglaterra, basándolas en una supuesta amistad que nunca había existido, con la intención de mantener en adelante una convivencia independiente y correcta

¹⁴²² AHN, Estado, leg. 4.277-1, Wall a Carvajal, 20 de septiembre de 1753.

¹⁴²³ AHN, Estado, leg. 4.277-2, Wall a Ensenada, 8 de septiembre de 1749.

¹⁴²⁴ Sobre las presiones de la Corte francesa para establecer un nuevo pacto de familia véase: OZANAM, D.: “La política exterior de España...”, 671-676.

con Inglaterra. Wall, en la medida en que fue el continuador de la política de Carvajal, se esforzó hasta la obsesión en conservar la neutralidad a ultranza y la presunta amistad con Inglaterra para evitar que España entrara en una nueva guerra contra los británicos. Su motivo principal era que Fernando VI nunca la hubiera aprobado, pues no en vano había sido la causa de la exoneración de Ensenada. A ello se sumaba su miedo a un enfrentamiento naval abierto en inferioridad de condiciones que podría acarrear pérdidas territoriales significativas en las Indias¹⁴²⁵.

Dejando a un lado las acusaciones de anglofilia arrastradas por el personaje Wall en la historiografía, que su biógrafo, Diego Téllez, ha intentado desmontar¹⁴²⁶, ¿qué clave esconde su decisión de suspender la expulsión y las persecuciones navales del contrabando, que benefició claramente a sus amigos ingleses a costa de la defensa de los intereses de su patria de acogida? Partiendo del hecho de que, como Carvajal, también Wall vio en la política de inflexibilidad de Ensenada el mayor peligro para la estabilidad del sistema de neutralidad, demostró carecer de visión política, que es la causa de que no valorara en su justa medida el significado de las usurpaciones territoriales británicas en Honduras y de que no fuera capaz de prever las consecuencias de consentirlas.

Su ceguera política y la obsesión de evitar una guerra colonial le impidieron limitar de algún modo el precio que estaba dispuesto a pagar por la paz, sin excluir la indefensión. Por este motivo la orden del cese de la expulsión y del hostigamiento para él fue un gesto de buena voluntad para evitar la guerra, que Inglaterra, sin embargo, interpretó como el reconocimiento explícito de sus falsos derechos para conservar los territorios españoles ocupados. Ya que a partir del gesto de buena voluntad de Wall, los políticos ingleses se crecieron en su arrogancia, ordenando al gobernador jamaicano la recuperación de los asentamientos destruidos. Charles Knowles, no perdió tiempo y empezó por exigir al gobernador de Yucatán facilidades para la restitución de los colonos expulsados del río Valis y al de Guatemala que parase la construcción del fuerte en el puerto de Omoa. Sin esperar respuesta envió tropas con un ingeniero para reconstruir las defensas destruidas y ordenó a los cortadores regresar y retomar el corte de palo¹⁴²⁷.

Con su decisión Wall demostró desconocer por completo la realidad de las provincias americanas, y sólo gracias a que por indicación de Fernando VI

¹⁴²⁵ TÉLLEZ ALARCIA, D.: "La supuesta anglofilia de D. Ricardo Wall" en *Revista de Historia Moderna*, 21, (2003), pp. 501-536.

¹⁴²⁶ *Ibidem*.

¹⁴²⁷ AGI, México, leg. 3099, fols. 1737-1758. Extracto histórico de lo más principal ocurrido en esta época sobre desalojar a ingleses...

se vio obligado a tener en cuenta la presión de Arriaga, rechazó la posibilidad de que regresaran los colonos¹⁴²⁸. Como compensación a esta negativa concedió a los ingleses una de sus exigencias más antiguas y vehementes: la restitución inmediata de los navíos capturados¹⁴²⁹. Con esta decisión demostró muy poca consideración hacia el esfuerzo, tiempo y dinero invertidos por las autoridades coloniales en la campaña puesta en pie para evitar la usurpación de territorios y bienes de la Corona, de la que la expedición de expulsión fue solo el capítulo más llamativo, incluso por el eco que supieron darle los políticos ingleses.

No es de extrañar que la orden de cesar las hostilidades causara un considerable desconcierto en las autoridades coloniales cuando la recibieron entre marzo y abril de 1755, sobre todo por la ambigüedad que entrañaba su redacción, al conminarles a “aclarar amigablemente los puntos que merecieran contestación”. Además del desconcierto también causó desánimo, lo que es comprensible si recordamos las muchas dificultades que tuvieron que solventar durante varios años para poder poner en pie la expedición.

Melchor de Navarrete, quien había llevado a cabo con éxito la parte de la expedición que le había sido encomendada, sintiéndose tan satisfecho de su actuación que, incluso, había adjuntado a sus informes sobre la expedición varias peticiones para ser ascendido a teniente general¹⁴³⁰, interpretó el “amigablemente” de forma literal, dejando a los ingleses actuar a sus anchas a partir del momento en que recibió las nuevas órdenes, retirando incluso las patentes de corso que había concedido para actuar dentro de su jurisdicción¹⁴³¹. Después de haber llevado a cabo la expedición entre agosto y septiembre de 1754, la primera carta que recibió de la metrópoli no fue la ansiada felicitación acompañada del ascenso que creía merecer, sino la orden de suspender la expedición y de cesar todo hostigamiento contra los ingleses,

¹⁴²⁸ OZANAM, D.: “La política exterior...”, p. 680.

¹⁴²⁹ Wall a Abreu, 25 de septiembre de 1754, en OZANAM, D.: “La política exterior...”. p. 680

¹⁴³⁰ *Ibidem*, fols. 536 y 538, Mérida de Yucatán, 16 de noviembre de 1754, Navarrete a Ensenada y 22 de diciembre de 1754, Navarrete a Ensenada.

¹⁴³¹ *Ibidem*, fols. 595-597, Mérida de Yucatán, 22 de abril de 1755, Navarrete a Arriaga: “Aunque el vigoroso ánimo en que estaba de no dejarles introducir en los citados parajes de la costa que corre el Golfo Dulce con motivo de que ayer se ha recibido noticia del comandante del presidio de San Felipe de Bacalar de que el 10 del corriente habían visto una canoa y dos bongos nuestros que reconocieron haber entrado ocho piraguas inglesas que se dirigían a Valis, como también que el día 12 entraron en Río Nuevo ocho piraguas haciendo salvas de pedreros y que el 14 salieron dos piraguas, una con bandera inglesa, pero como que tenía orden de que se suspendiera cualquier hostilidad hasta nueva orden de S.M. pasará una copia de la misma al comandante del presidio de Bacalar para que recoja las patentes de corso despachadas para embarazar los progresos de ingleses y evitar así nuevos motivos de quejas, como ahora desea S.M.”

sin más explicaciones. Necesariamente el comunicado le causó tanta inseguridad sobre su actuación que le llevó a excusarse ante Arriaga, el nuevo ministro de Marina e Indias, por no poder “deliberar ningunos medios conspirantes al intento de desvanecer lo ejecutado”¹⁴³².

Arriaga comunicó al rey los nuevos intentos ingleses de apoderarse de los asentamientos del río Valis y la indiferencia manifestada por Navarrete siguiendo las órdenes de cese de la expedición y hostigamiento que había recibido. Ante la evidencia de las verdaderas intenciones inglesas, la respuesta de Fernando VI no pudo ser otra que dar instrucciones a Arriaga para que recordara a Navarrete el cumplimiento de su obligación de conservar intacta la provincia cuyo gobierno se le había encomendado y evitar el contrabando recurriendo a los medios utilizados habitualmente: los corsarios y los guardacostas de la Armada¹⁴³³. El rey también ordenó a Arriaga que pasara la carta de Navarrete a Wall para que se convenciera de las verdaderas intenciones inglesas¹⁴³⁴.

Dos meses después, en junio, Navarrete volvió a escribir a Arriaga para denunciar que el ingeniero inglés Ricardo Tommes, en calidad de gobernador, había vuelto a edificar el fuerte demolido durante la expedición de expulsión, colocando 16 cañones. Una fragata de la Armada británica se hallaba permanentemente apostada en la desembocadura del río Valis, mientras que río arriba otras ocho fragatas y una balandra habían retomado el comercio del palo. El gobernador de Jamaica le había enviado una carta a través del presidio de Bacalar en la que se quejaba “con extraordinaria acritud” sobre el trato dado

¹⁴³² *Ibidem*, fols. 595-597, Mérida de Yucatán, 22 de abril de 1755, Melchor de Navarrete a Arriaga.

¹⁴³³ *Ibidem*, fol. 599, Madrid, 10 de enero de 1756, Arriaga a Navarrete: “El rey en vista de lo que expone en su carta de 22 de abril de 1754 ha extrañado la inteligencia que V.S. ha dado a la citada orden de 4 de septiembre de 1754, extendiendo la suspensión que se mandó hacer de la expedición (...) a la nunca conservada indiferencia o disimulo de que nuevamente vuelvan a establecerse en río Valis y continuar la tala de palo como en terreno propio, y me manda prevenir a V.E. que como perteneciente incontestablemente a S.M. y ser parte de esa provincia que le está confiada, es de su obligación el poner los posibles medios para su conservación y en falta de la fuerza para expeler a los extranjeros de los referidos pasajes usar cuantos alcancen a no permitir su usurpación tranquila. Que a este fin dé V.S. las correspondientes órdenes al comandante del presidio (de Bacalar) y que por medio de aquel oficial (...) y por los guardacostas defiendan aquellas posesiones como siempre han hecho sus antecesores y apren cuantas embarcaciones extranjeras halle cargadas de palo y demás frutos”.

¹⁴³⁴ *Ibidem*, fol. 603, Madrid, 7 de febrero de 1756, Arriaga a Wall: “Paso a V.E. de orden del rey la adjunta carta del gobernador de la provincia de Mérida de Yucatán y plaza de Campeche, su fecha, 22 de abril de 1755, con el testimonio que acompaña reiterando que el designio de la nación inglesa es apropiarse el terreno del río Valis y radicarse en el, fortificándolo a este fin, para que V.E. enterado de su contexto haga de ella el uso que corresponda”.

a los 60 prisioneros que habían sido capturados comerciando con palo en los ríos Valis y Hondo antes de que recibieran la orden de cesar los hostigamientos¹⁴³⁵.

Arriaga leyó la nueva carta de Navarrete cuando la recibió, a principios de octubre, al rey, quien le dio instrucciones para que pidiera a Navarrete más explicaciones con exactitud de detalles sobre los nuevos asentamientos ingleses y pasara la carta a Wall para que escribiera de oficio al embajador en Londres y denunciara ante la Corte inglesa los incidentes hondureños sumándolos al de una fragata inglesa expulsada de Portobelo por un navío guardacostas de la Armada al mando del capitán de navío y jefe de la escuadra, Luis de Córdoba¹⁴³⁶.

La evidencia de que Inglaterra estaba aprovechando la pasividad de las autoridades coloniales, a la que se veían obligadas por el “gesto de buena voluntad” de Wall, para acometer una nueva oleada de usurpaciones territoriales en el Caribe, no se le escapaba a Fernando VI, gracias a que Arriaga, atado de manos para tomar decisiones políticas en Indias, decidió leerle personalmente las cartas que recibía de los gobernadores hispanoamericanos antes de pasárselas a Wall. Con esta maniobra logró informar al rey de lo que realmente estaba pasando en sus dominios y hacerle ver las consecuencias negativas de algunas decisiones equivocadas. De este modo al rey, muy a su pesar, no le quedó más remedio que tomar cartas en el asunto y sugerir a Wall, por vía de Arriaga, protestar formalmente ante la Corte inglesa y atender a la defensa de Honduras:

Al Sr. Wall: que repitiendo el gobernador las noticias que antes participé y de que le di cuenta, paso a sus manos su original y cartas por lo que se agrava el concepto de lo que adelantan allí los ingleses en la idea del establecimiento que constituiría aquel anticuado perjuicio de un solo furtivo corte de palo, íntimamente más dañoso por todas sus consecuencias, y que por lo mismo estimula a los más eficaces oficios en la Corte de Londres¹⁴³⁷.

Por las mismas fechas Arriaga también recibió una carta del gobernador de Guatemala, Alonso de Arcos, denunciando las exigencias que en repetidos correos le había planteado insistentemente el gobernador de

¹⁴³⁵ *Ibidem*, fol. 633, Mérida de Yucatán, 10 de junio de 1755, Navarrete a Arriaga.

¹⁴³⁶ *Ibidem*. Nota autógrafa de Arriaga al pie de la carta de Navarrete: “Enterado S.M. y que se pase la carta al Sr. Wall para los oficios que convengan y se pida a Navarrete más explicaciones. Copia de este oficio en la carta del Sr. Wall al ministro del rey en Londres”.

¹⁴³⁷ *Ibidem*, fol. 605, s.f. Nota autógrafa de Arriaga a Wall.

Jamaica para facilitar el regreso de los colonos a sus asentamientos. Las respuestas que escribió Arriaga, tanto a Alonso de Arcos como a Melchor de Navarrete, recordando a ambos gobernadores su obligación de impedir el comercio ilegal del palo y de evitar nuevos asentamientos, que era la máxima presión que las nuevas directrices políticas de Wall le permitían ejercer, se las tuvo que enviar a Wall para su supervisión antes de remitirlas a los destinatarios. Wall se las devolvió adjuntándole pequeñas anotaciones autógrafas que revelan ya un cambio de actitud hacia una postura más exigente con Inglaterra, además de un mal disimulado intento de justificarse.

A su juicio, la carta para Navarrete, de quien, a pesar de que había cumplido literalmente sus órdenes, no tenía buena opinión (“gran balandrón me parece ser el tal mariscal de campo Navarrete, con ansias de teniente general”), estaba “según la mente del rey y lo que repetidas veces he declarado a la Corte británica”¹⁴³⁸. Aunque la carta para Alonso de Arcos no le pareció mal, le sugirió cortésmente incluir algunas obviedades innecesarias que una vez más suenan a justificación, puesto que Arriaga ya había advertido a Arcos de que las órdenes de cesar las hostilidades no implicaban permitir ni las usurpaciones territoriales ni el comercio ilegal del palo¹⁴³⁹.

Amigo mío: la carta para el presidente de Guatemala está buena y si me permite V.M. ofrecer alguna reflexión quisiera que hiciera entender el presidente al gobernador de la Jamaica todo lo que V.M. le expresa en punto a fortificaciones, pero también prevenirle que cualquier navío inglés que se halle en las costas de Honduras para cargar o cargando palo se apresará, cuya declaración ha sido repetidas veces manifestada a la Corte de Londres¹⁴⁴⁰.

Arriaga se apresuró a cumplir la sugerencia de Wall, escribiendo a Navarrete y a Arcos que en la primera ocasión que se les presentase escribieran al gobernador de Jamaica diciéndole que, como Wall acababa de

¹⁴³⁸ *Ibidem*, fol. 639, s.f. Nota autógrafa de Wall a Arriaga.

¹⁴³⁹ *Ibidem*, fols. 1737-1738. Extracto histórico de todo lo más principal ocurrido en esta época en el expediente de desalojo de ingleses de Honduras y que da sobrada luz para determinaciones posteriores. En este extracto se cita la carta de Arriaga a Alonso de Arcos del 5 de septiembre de 1755 respondiendo a las de este gobernador informando de las que había recibido del gobernador de Jamaica con sus pretensiones. Arriaga escribió que no sólo se le aprobaba que hubiera hecho oídos sordos a las impertinentes instancias del gobernador de Jamaica en asunto de no construirse las fortificaciones (Omoa) y de la restitución de los ingleses expulsados de Valís, sino que le dijera que tanto él como el gobernador de Yucatán tenían órdenes de impedir el regreso de los expulsados y que la expulsión “era un legítimo procedimiento”.

¹⁴⁴⁰ *Ibidem*, fol. 638. s.f. Nota autógrafa de Wall a Arriaga.

comunicar a su Corte, tenían órdenes de apresar cualquier navío inglés que se encontrase en las costas de Honduras cargando palo¹⁴⁴¹.

En cualquier caso, Arriaga supo reconducir la situación con sumo tacto, evitando enfrentarse con Wall, y éste rectificó sus directrices iniciales, limitando los gestos de buena voluntad para con Inglaterra y asumiendo de buen grado las tesis de Arriaga con respecto a la defensa de la integridad territorial de las Indias. Además, gracias a su buen carácter consiguió cultivar una buena relación personal con Arriaga, mucho más reservado y solitario¹⁴⁴².

El radical cambio inicial de política auspiciado por Wall para solucionar el problema de Honduras, a pesar de la ligera rectificación que se vio obligado a asumir posteriormente, no solo no cumplió ninguno de sus objetivos, sino que agravó la crisis iniciada por Inglaterra en 1749. A pesar del bombardeo de protestas por vía diplomática al que Wall y Abreu sometieron a la Corte británica (que es a lo más que se llegó), los ingleses, valiéndose del cinismo de su doble juego, reconquistaron los lugares de los que habían sido expulsados y siguieron comerciando con el palo de tinte extraído ilegalmente. Para más inri, los oídos sordos que Fernando VI hizo a las presiones del embajador Duras para entrar en una alianza con Francia alentaron las provocaciones inglesas hacia Francia, iniciadas a raíz del incidente de Terranova en junio de 1755, hasta desembocar en la inevitable guerra que Wall pensó poder evitar con su sistema de neutralidad¹⁴⁴³.

Sólo la presión ejercida por Arriaga ante el rey evitó que Wall autorizara el regreso de los colonos ingleses a los lugares de los que habían sido expulsados, obligándole además a rectificar las órdenes impartidas inicialmente de cesar el hostigamiento, autorizando nuevamente a los gobernadores de Yucatán y Guatemala la persecución de los comerciantes ingleses de palo por los corsarios españoles y los buques guardacostas de la Armada.

A pesar de la estricta censura a la que fue sometida su actividad al frente del ministerio de Indias, de la que son un buen ejemplo las minutas de Wall citadas anteriormente, Arriaga, sin enfrentarse al secretario de Estado, supo utilizar hábilmente la cercanía con el monarca para ponerle sobre aviso de lo que realmente estaba sucediendo en Honduras, consiguiendo que fuera el propio Fernando VI quien ordenara a Wall negarse a autorizar el regreso de los cortadores de palo expulsados.

¹⁴⁴¹ *Ibidem*, fol. 641, Madrid, 26 de septiembre de 1755, Arriaga a Navarrete.

¹⁴⁴² *Ibidem*, fol. 639, s.f. Nota autógrafa de Wall a Arriaga: "Mi viaje de ayer me ha dado la vida. Godin come conmigo hoy, ¡déjese tentar y venga también!"

¹⁴⁴³ OZANAM, D.: "La política...", pp. 686-690.

Por todo lo expuesto está claro que la exoneración del marqués de la Ensenada y su destierro a Granada no significaron ninguna solución para los conflictos referidos entre España e Inglaterra. El giro político propiciado por Wall agravó en realidad la crisis. La sensación de que con la desaparición de Ensenada de la vida política se acababa con un problema se fue desvaneciendo a medida que se fue complicando la situación internacional y aumentando la indefensión de las Indias. Todo lo cual, por contraste, contribuyó a actualizar y legitimar el proyecto de rearme naval de Ensenada. Cuando Carlos III sucedió a Fernando VI, la política de neutralidad inflexible de Carvajal y Wall, y su actuación carente de una visión a largo plazo y de sentido de Estado, realzaron la política defensiva de la integridad territorial promovida por Ensenada y Arriaga desde su responsabilidad política. Lamentablemente la peor consecuencia de la política de neutralidad fue la indefensión ocasionada en las plazas del Imperio, y buena prueba de ello fueron la pérdida de La Habana y de Manila en 1762.

El aparentemente pequeño papel jugado por Arriaga en la política naval, no sólo no fue tan insignificante, sino que, gracias a su visión política, fue decisivo para frenar unas decisiones erráticas. Su extrema discreción y escasa ambición política contribuyeron a que aceptara el papel de segundón que le fue adjudicado por los conspiradores. Cuando Arriaga asumió su nuevo cargo de secretario de Marina e Indias lo hizo sin ansias de protagonismo y con el mismo afán de servicio a la Corona con el que había desempeñado todos los destinos que le habían sido encomendados hasta entonces en la Armada.

EPÍLOGO

Este trabajo de investigación termina cuando Arriaga se convierte en secretario de Marina e Indias, marcando una clara diferenciación en su trayectoria vital y profesional, entre la vida del marino de la Armada y la del ministro. No obstante, rompiendo el marco cronológico hemos intercalado opiniones y decisiones manifestadas por el ministro a lo largo del relato de algunas campañas o destinos protagonizados por el marino, intentando establecer la relación directa de muchas de sus decisiones políticas con determinadas vivencias y experiencias como marino. Al resaltar la trascendencia de algunos acontecimientos de la etapa marinera de Arriaga, que no se percibía cuando ocurrieron, hemos intentado mostrar cómo marcaron el carácter y la ideología de Arriaga y cómo influyeron en su posicionamiento ante algunos sucesos puntuales.

A pesar del final necesario de todo trabajo, como a la gente le interesa la gente y en este caso concreto conocer el sino del personaje que durante unas horas de lectura ha captado su atención, vamos a trazar un esbozo de su persona y trayectoria relatando algunos rasgos significativos de la personalidad de Arriaga a lo largo de su dilatada vida.

Para este propósito nos ayudaría conocer su aspecto físico pero, paradójicamente, en el siglo en el que se consolidó la costumbre de retratar a los personajes ilustres, entre los que se contaban los secretarios de Estado, de este ministro no hay ningún retrato. Ni siquiera en el Museo Naval de Madrid, dónde se conservan los de todos los ministros de Marina e Indias, así como los de otros marinos distinguidos¹⁴⁴⁴. Tampoco hemos podido encontrar constancia en el Archivo del Museo de que se hiciera alguno que posteriormente hubiera desaparecido. Es muy probable que Arriaga, rompiendo la costumbre de su época, no quisiera retratarse, lo cual encaja con lo poco aficionado que fue a figurar y con la tendencia, manifestada por el mismo a varios personajes a modo de justificación, de mantenerse alejado de la vida social y del boato cortesano por decisión propia:

Las novedades que haya de Corte y mundo las avisarán a V.E. su hermano y parientes que están más dentro de ella y de él que no un

¹⁴⁴⁴ Cfr. GONZÁLEZ DE CANALES, F.: Catálogo de pinturas del Museo Naval. Retratos de oficiales generales del Cuerpo General de la Armada, t. 2. Retratos de oficiales particulares del Cuerpo General de la Armada, t. 3. Madrid, 2000.

fraile como yo metido en tinaja de mi casa y Secretaría. Para obedecer y servir a V.E. no obsta semejante retiro y así puede V.E. mandarme cuanto quisiere, seguro de que le conservo el mayor afecto y amistad¹⁴⁴⁵.

Incluyo aquí un pliego del Sr. conde de (ilegible) que recibí ayer de su mano en El Pardo, informando muy profusamente a V.E. de lo que ocurre de Corte y yo ni de ella ni de sueca sé nada hasta que la Gaceta lo publica¹⁴⁴⁶.

El Sr. D. Francisco (Bucareli) que hoy se ha despedido de mí para restituirse a Madrid participará a V.E. lo que hay de nuevo de Mundo y Corte, que a mi noticia o no llega, o llega muy tarde, porque mis quehaceres, edad y cansancio me constituyen sin mérito, en retiro y abstracción¹⁴⁴⁷.

La única referencia que hemos encontrado sobre su apariencia se la escribe, envuelta en ironía y malicia, en marzo de 1759, el marqués de la Victoria a su íntimo amigo y confidente, el marqués de Sarriá¹⁴⁴⁸, con quien mantuvo una divertida y amena correspondencia, entre 1748 y 1760, llena de críticas sobre algunos personajes coetáneos así como sobre muchas decisiones de la política naval¹⁴⁴⁹.

¹⁴⁴⁵ AGI, Indiferente, leg. 1630, folio, 2, carta de Arriaga al conde de Ricla, San Lorenzo, 16 de noviembre de 1764.

¹⁴⁴⁶ *Ibidem*, Arriaga al conde de Ricla, Buen Retiro, 27 de enero de 1764.

¹⁴⁴⁷ *Ibidem*, Arriaga a Antonio Bucarelli, San Lorenzo, 25 de noviembre de 1772. Antonio de Bucarelli y Ursúa, (Sevilla 1717-Ciudad de México, 1779), teniente general de los Reales Ejércitos. Capitán general de Cuba entre 1766 y 1771. Virrey de Nueva España entre 1771 y 1779 año de su muerte. Su hermano Francisco Bucarelli (Sevilla 1708-Navarra 1775), teniente general de los Reales Ejércitos, caballero de Santiago. Gobernador de Mallorca en 1761 y de Buenos Aires entre 1765 y 1770 en que regresó a España. En 1771 virrey de Navarra hasta su muerte en 1775.

¹⁴⁴⁸ Nicolás de Carvajal y Lancáster, hermano del secretario de Estado José de Carvajal y Lancáster. Teniente general de las Reales Guardias. Fue hecho Grande de España en 1755 por Fernando VI. En 1762 Carlos III lo puso al frente del ejército que invadió Portugal.

¹⁴⁴⁹ AMN, Ms. 2462, NAVARRO, J. J.: *Cartas familiares de mano propia del marqués de la Victoria, director y capitán general de la Real Armada a su amigo el Excmo. Sr. D. Nicolás de Carvajal y Lancaster, marqués de Sarriá, teniente general de los Reales Ejércitos de S.M. y coronel del regimiento de Reales Guardias de Infantería Española, todas bajo nombres supuestos, 1748-1760.*

Las palabras del marqués de la Victoria¹⁴⁵⁰ están escritas cuando se esperaba de un momento a otro el fallecimiento de Fernando VI y en la Corte se desencadenó una lucha por el nombramiento de los marinos que debían mandar los navíos de la escuadra destinada a traer a España desde Nápoles al futuro Carlos III y a su familia. El marqués consideraba que por su graduación y trayectoria personal el honor del mando debía corresponderle a él, mientras que Arriaga tenía otros candidatos. Desde la decepción causada por una primera negativa de Arriaga a sus pretensiones, las palabras del marqués de la Victoria sobre Arriaga no dejan lugar a dudas de su encono hacia su superior y se corresponden con la arrogancia de su carácter, evidenciada por este marino en toda la jugosa correspondencia mantenido por este merino con el marqués de Sarriá:

Este bendito fraile ha estudiado en el gimnasio del padre Gárgafo y en el areópago de su religión, donde los puntos de su decálogo consisten en buenas palabras y ninguna buena obra que no sea ventajosa para sí o para su utilidad.

NULLA FIDES IN JOROBATIS,
NULLA VERITAS IN ZAMBIS,
NULLA BONITAS IN VIZQUIS.
SI MELITANUS BONUS EST, INTER MIRACULA SCRIBE¹⁴⁵¹.

Lamentablemente es imposible comprobar si Arriaga fue jorobado, zambo y bizco. En cambio, sí se puede deducir de su escritura, que a través de los años se fue haciendo cada vez más pequeña hasta convertirse en diminutos trazos difícilmente legibles, que, al margen de la natural presbicia pareja con cumplir años, padeció miopía.

Durante la época de su vida que abarca este trabajo, que llega hasta los 53 años, no hemos encontrado ninguna referencia a problemas de salud, salvo alguna pequeña indisposición, ni siquiera durante sus largas estancias en el Caribe, donde hemos visto que las tripulaciones padecían mucho por la

¹⁴⁵⁰ Sobre el marqués de la Victoria: O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, Madrid, 2004. MAESTRO CASTANEDA, J. C.: "D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido" en *Brocar*, 26, 2002, pp. 177-190. Sobre el marqués de la Victoria y su relación con Julián de Arriaga véase BAUDOT MONROY, M: "La imagen de Julián de Arriaga como secretario de Marina. Algunos testimonios", en MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M.: *España en el comercio Marítimo internacional (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, 2009, pp. 249-288.

¹⁴⁵¹ AMN, Ms, 2462, NAVARRO, J. J.: *Cartas familiares de mano...*, "Del país almacén de pesetas indianas, 20 de marzo de 1759".

mala alimentación y las condiciones climáticas. En cambio, a medida que fue cumpliendo años, como casi todo el mundo, empezó a pagar el tributo de la edad en forma de achaques que le obligaron a sangrarse, tratamiento recurrente en su época. A medida que se repetían esos achaques fueron adquiriendo un cariz más serio, hasta el punto de que las consecuencias de los tratamientos aplicados para su recuperación le impedían trabajar, obligándole a retrasar la tramitación de expedientes. A falta de datos clínicos que permitieran realizar un diagnóstico exacto, por la descripción del propio Arriaga, de su dolencia, lo más probable es que se tratara de crisis provocadas por recurrentes subidas de la presión arterial, agravadas por las dietas de la época ricas en grasas animales y salazones, que hoy sabemos lo perjudiciales que son para esa dolencia. El tratamiento con sangrías ayudaba a bajar la presión arterial pero también lo dejaba muy debilitado:

El quebranto de mi salud y deplorable estado en que llego a ponerme no me permitió hasta ahora entender en asunto ninguno de los de mi encargo, ni por este motivo se me ha hecho presente, pues lo delicado de mi cabeza no lo hubiera podido tolerar. Por esta razón nada sabía de la propuesta porque pregunté a V.E., cuya respuesta me hizo inquirir su paradero y hallé que efectivamente estaba entre otros de los varios expedientes que hay por resolver. Pero quedo en dar cuenta de ella al rey cuando me lo permita mi mejoría¹⁴⁵².

Muy Sr. mío: el excmo. Sr. Bailío, mi jefe, se halla algo indispuerto aunque no de cuidado. Avisolo a V.E. para que no extrañe la falta de contestación a las cartas de este correo¹⁴⁵³.

Desde que Arriaga llegó a Madrid, en agosto de 1754, para hacerse cargo de la Secretaría, estableció su residencia en la calle Alta de Fuencarral, permaneciendo en ella hasta su muerte¹⁴⁵⁴.

Como él mismo reconocía, fue un hombre muy religioso que procuró vivir como tal según él mismo manifestaba: “un fraile como yo”, lo que justificaría la fama de “santurrón sincero” que le persiguió siempre y que ya

¹⁴⁵² AGMAB, leg. 620/86, Madrid, 18 de diciembre de 1765, Arriaga al marqués de la Victoria.

¹⁴⁵³ *Ibidem*, Madrid, 21 de abril de 1772, Fernando Senra (oficial primero de la Secretaría de Marina) a Andrés Reggio, (capitán general del departamento Marítimo de Cádiz y director general de la Armada).

¹⁴⁵⁴ BN, *Guía de Forasteros*, años 1754-1776.

destacó Ferrer del Ríó en el siglo XIX¹⁴⁵⁵. No es de extrañar, por tanto, que, en consonancia con su sentida religiosidad, desde que asumió la Intendencia General de Marina y la presidencia de la Casa de la Contratación, prefiriera utilizar los títulos de “Bailío” y “Frey” antecediéndolos a su nombre para firmar la documentación de oficio, que lo asociaban explícitamente con su condición de caballero profeso de la Orden de San Juan. Esto motivó que el resto de su vida al referirse a su persona fuese conocido como “el Bailío”. Además de utilizar los títulos de la Orden que le correspondían, cuando acudía a palacio Arriaga lo hacía vestido de donado¹⁴⁵⁶ (como vestían los miembros de las órdenes, generalmente de negro), con lo que él mismo fomentó su imagen frailuna.

La renuncia voluntaria de Arriaga a participar en la vida social es difícil de explicar solamente en base a su sentida religiosidad. A falta de nuevos datos no descartamos que sencillamente se debiera a su falta de interés por la superficialidad y las habladurías propias de la Corte y a que, conocida la intriga que acabó con Ensenada, inteligentemente decidiera mantenerse al margen de las intrigas cortesanas y políticas para centrarse en mantener con sus compañeros de gabinete buenas relaciones a nivel profesional. Sin embargo, su dedicación a las Secretarías y a la vida religiosa no fue óbice para que se concediera alguna satisfacción. Sabemos que fue aficionado a la fiesta nacional y que aceptó encantado y agradecido la oferta que le hizo el corregidor de Madrid Alonso Pérez Delgado¹⁴⁵⁷ para presenciar desde un balcón de la Plaza Mayor de Madrid dos corridas de toros en septiembre de 1765:

Muy Sr. mío: Madrid, teniendo presente lo mucho que debe a V.E. le ofrece el balcón que expresa la adjunta papeleta para que V.E. se sirva hacer de el uso que tenga por conveniente el día 12 del presente mes,

¹⁴⁵⁵ FÉRRER DEL RÍO, A.: *Historia del reinado de Carlos III en España*, Madrid, edición facsimil, 1988, t.1, p. 250.

¹⁴⁵⁶ ANDRÉS-GALLEGO, J.: *El motín de Esquilache*, Madrid, 2005, p.298.

¹⁴⁵⁷ Recordemos que Pérez Delgado había sido la mano derecha del marqués de la Ensenada en la Secretaría de Marina. Cuando cayó el ministro fue cesado de todos sus cargos a pesar de que Wall no consiguió imputarle ningún cargo. Se le concedió una mínima pensión por lo que para sobrevivir se retiró al Convento de Dominicos de Valverde en las afueras de Madrid donde permaneció hasta que Carlos III levantó el destierro a Ensenada. En mayo de 1760 regresó a Madrid y tres meses después fueron reconocidos sus servicios a la Corona como oficial mayor de la Secretaría de Marina. En 1761 fue nombrado intendente de Soria, en 1763 de Burgos, en 1764 de Castilla con el corregimiento de Zamora y en 1765 intendente general de la Regalía de Aposento y corregidor de Madrid. ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Consejo y consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada, 1996, p. 251. GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La Red...*, pp. 194-195, 215-216.

en el que debe tener una corrida de toros en la Plaza Mayor de las dos que la piedad del Rey le ha concedido¹⁴⁵⁸

Arriaga dio instrucciones al oficial mayor de la Secretaría para que escribiera una carta con “muy expresivas gracias”, que firmó personalmente:

Muy Sr. mío: me es sumamente apreciable y del mayor reconocimiento la atenta memoria que debo a la Villa de Madrid en ofrecerme el balcón de que V.S. se sirve avisarme para la fiesta que ha de celebrar en su Plaza Mayor el día 12 del corriente y no lo es menos en mi estimación la firmeza que con este motivo reconozco en el favor de V.S. a quien rindo las más expresivas gracias y con la sinceridad de mi agradecimiento una pronta disposición a complacer a V.S. en cuanto me mande¹⁴⁵⁹.

Y mucho debió disfrutar la corrida Arriaga, porque, a la semana de celebrarse, recibió una nueva invitación para la otra que el rey había permitido y que iba a tener lugar el 30 de septiembre, también en la Plaza Mayor madrileña. Arriaga volvió a aceptar la invitación sumamente agradecido.

El bailío Arriaga debió sentir debilidad por el chocolate a tenor de las dos cajas con su propia marca que recibía del Consulado gaditano todos los años por Navidad. Como vemos la costumbre de los regalos navideños a las autoridades influyentes ya era habitual en el siglo XVIII. En 1766 la cantidad de cajas que le regalaron aumentó a seis en agradecimiento a las gestiones que había hecho ante el Consejo de Indias a favor del Consulado para que se revisara la imposición de la alcabala ordenada en 1762 por el virrey de Nueva España sobre los rezagos de la Feria, contraviniendo el privilegio de exención que disfrutaban los comerciantes españoles.

Mientras Esquilache había estado al frente del ministerio de Hacienda la resolución del pleito presentado por el Consulado se había quedado estancada en la vía reservada de la Secretaría de Hacienda, pero una vez depuesto Esquilache el representante del Consulado presionó a Arriaga para que diese una solución al pleito. El ministro envió la documentación sobre el asunto al Consejo de Indias para su estudio. Pocos meses después sus miembros dictaminaron un veredicto favorable a los comerciantes¹⁴⁶⁰.

¹⁴⁵⁸ AGMAB, leg. 5058, Madrid, 7 de septiembre de 1765, Alonso Pérez Delgado a Arriaga.

¹⁴⁵⁹ AGMAB, leg. 5058, San Ildefonso, 10 de septiembre de 1765, Arriaga a Alonso Pérez Delgado.

¹⁴⁶⁰ INGLIS, G. D. y KUETHE, A. J.: “El Consulado de Cádiz y el Reglamento de Comercio Libre de 1765”, en *Andalucía y América en el siglo XVIII. Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América, marzo de 1984*, Sevilla, 1985, pp. 79-117.

A pesar de haberse convertido en ministro de Marina e Indias, Arriaga mantenía la misma graduación desde septiembre de 1749, cuando fue ascendido a jefe de Escuadra por Ensenada antes de partir hacia Caracas para someter la rebelión de Francisco León contra la Compañía Guipuzcoana. El hecho de que el ministro de Marina tuviera por encima de su propia graduación a varios compañeros tenientes generales e incluso a un capitán general no dejaba de ser sorprendente. Con ocasión de las nuevas promociones de 1755, Arriaga propuso al rey varios ascensos justificados por el buen hacer de sus protagonistas, pero además, buen amigo de sus amigos, aprovechó la ocasión para proponer a Fernando VI el ascenso de algunos de los que habían sido sus compañeros de armas en las campañas en las que participó. Él mismo se incluyó entre los promocionados a teniente general en mayo de ese año¹⁴⁶¹.

En el primer capítulo vimos que Arriaga como bailío de la orden de San Juan disfrutó de varias encomiendas (León, Fuente La Peña y Mayorga) que le proporcionaron rentas que dedicó especialmente al mantenimiento de sus hermanas religiosas y que posteriormente también se hizo cargo de otra hermana que enviudó así como de la viuda de su hermano Miguel y de varios sobrinos.

El 1 de mayo de 1766 la Orden de San Juan concedió al bailío Arriaga la encomienda de Fuente de la Peña que había solicitado dos años antes en su nombre su administrador Andrés de Aranda. La posesión de esta nueva encomienda también significaba cobrar sus rentas y disfrutar de sus privilegios y franquicias. El dueño, a su vez, se comprometía a administrarla en nombre de la Orden, cobrando sus frutos, diezmos y demás derechos. Arriaga había designado a Tomás de Ortega como su apoderado general y mantuvo a Andrés de Aranda para administrarla. En cumplimiento de los estatutos de la Religión, que prescribían que cada tres años de renta el dueño de una encomienda debía solicitar una visita para inspeccionar las mejoras hechas en ella tendentes a incrementar su rentabilidad y a justificar el uso de las rentas, el apoderado Ortega, en nombre de Arriaga, solicitó la visita de inspección en 1769. El administrador, utilizando un poder otorgado por Arriaga, rindió cuenta en su nombre a los visitadores, los freyres Fernando Melgarejo Puchmartín y Ventura Ballesteros.

¹⁴⁶¹ AGMAB, Cuerpo General, leg. 534, Aranjuez, 30 de mayo de 1755. Ascendieron a tenientes generales los jefes de escuadra: Ignacio Dautevill, Pedro Messía de la Cerda y Francisco Orozco. A capitanes de navío: Daniel Huoni, Isidro de Antaio, el marqués de Vistalegre, el conde de Vegaflorida, Carlos Reggio y Blas de la Barreda. Como sucesor suyo en la Intendencia General de Marina nombró al capitán de navío y comisario ordenador Juan Gerbaut, quien ejercía de forma interina el cargo desde su nombramiento como ministro.

Las cuentas trienales presentadas por Andrés de Aranda a los visitadores presentaban unas rentas cobradas por cosechas de cereales, leguminosas, ganado, lana, vino, diezmos menudos, foros y alquileres de lagares que ascendían a 220.918 reales de vellón y 14 maravedís. Los gastos efectuados en el mismo período ascendían a 31.168 reales de vellón y las pensiones y demás cargas de la encomienda a 31.832 reales. Lamentablemente desconocemos a qué dedicó Arriaga las cantidades restantes después de pagar al apoderado y al administrador, aunque, como ocurría con las rentas de las otras encomiendas, es probable que también las destinara a socorrer a los muchos familiares que tuvo a su cargo toda su vida¹⁴⁶².

Arriaga no tuvo hijos pero sí varios sobrinos de distintos hermanos de los que se ocupó a medida que fueron quedando huérfanos. A su muerte, tanto sus ancianas hermanas que le sobrevivieron como los sobrinos hubieran quedado desamparados si el rey, para honrar la memoria del leal Arriaga no les hubiera concedido algunas pensiones¹⁴⁶³.

El broche de oro de su personal *cursus honorum* se lo concedió Carlos III en 1771, cuando, lo nombró Consejero de Estado en reconocimiento a sus méritos con ocasión del nacimiento del Infante Carlos Clemente¹⁴⁶⁴.

A pesar de que con los años su salud se deterioró mucho, Arriaga permaneció en activo, dedicado plenamente a la administración de sus Secretarías hasta su muerte, que le sobrevino el 28 de enero de 1776, estando de jornada en El Pardo. Un mes antes había cumplido 75 años y había padecido un ataque de apoplejía leve, ya que pudo acompañar al monarca al Pardo. Tras una aparente recuperación se le repitió el ataque cerebral y murió.

¹⁴⁶² AHN, Órdenes militares, leg. 7693. Proceso de mejora de la encomienda de Fuente de la Peña hecho por frey D. Julián de Arriaga y Rivera. Autos de la visita de inspección realizada por los visitadores-recibidores de Madrid en 1769.

¹⁴⁶³ AGS, SSH, leg. 61, (bloque 2, año 1778, abril). Pensión concedida a D. Felipa de Riaño y Arriaga, religiosa del Real convento de la Orden de Santiago de Santa Cruz de Valladolid. *Ibidem*, leg. 53-1, Aranjuez, 12 de febrero de 1794, Valdés a Gardoquí. *Ibidem*, leg. 9, doc. 236-1 y 2, El Pardo, 10 de febrero de 1776, Grimaldi a Músquiz. Pensión concedida a Ana María Parisani viuda del teniente coronel D. Miguel de Arriaga por haber quedado sin ingresos tras el fallecimiento de su cuñado D. Julián de Arriaga.

¹⁴⁶⁴ AHN, Estado, leg. 2475, San Lorenzo, 23 de octubre de 1771: "Excmo. Sr.: En atención a las circunstancias, méritos y dilatados e importantes servicios de V.E. al rey ha venido el rey en conceder plaza en el Consejo de Estado con la casa de aposento y emolumentos correspondientes, libre de media annata, lo que participo a V.E. para su noticia y satisfacción". AGMAB, Secretaría, leg. 5058. Notificación enviada a Arriaga de su nombramiento como secretario del Consejo de Estado.

En el Real Sitio del Pardo, hallándose de jornada el rey, nuestro Sr., a 28 de enero de 1776, falleció en el alojamiento y posada que ocupa en dicho Real Sitio el excmo. Sr. Frey D. Julián de Arriaga y Rivera, caballero Gran Cruz, comendador de Fuente de la Peña en la Orden de San Juan, Gentilhombre de cámara con entrada de S.M., su consejero de Estado, teniente general de su Real Armada, Secretario de Estado del Despacho de Indias y Marina, superintendente general de Azogues, habiendo recibido los santos sacramentos de penitencia, eucaristía por viático y extremaunción y hecho desapropio según los estatutos de dicha Orden con facultad del Gran Maestre para disponer libremente del quinto de todos sus bienes en el que dejó mandado que se le sepultase con moderada pompa fúnebre en la bóveda del real convento de capuchinos de este real Sitio, como se ejecutó al día siguiente a su fallecimiento, precedido el real permiso de S.M. con vigilia y misa de cuerpo presente, se pagó la correspondiente limosna a la comunidad de padres capuchinos del citado real convento que se reguló en 200 ducados de vellón, inclusa la cera de altares y religiosos para el entierro y misa y también la del oficio y misa que se celebró de cabo de año en dicho real convento.

Así mismo se pagaron al excmo. Sr. Cardenal Patriarca 700 reales de vellón por los derechos de ofrenda y 500 reales de vellón por la limosna de 125 misas que correspondieron a la cuarta parroquial¹⁴⁶⁵.

Como vemos, a pesar del ataque, antes de morir Arriaga tuvo tiempo de ordenar tanto sus asuntos espirituales, recibiendo los últimos sacramentos y disponiendo su entierro y plegarias en forma de misas, como los terrenales, lo que no era tan complicado en su caso ya que, excepto un quinto de libre disposición que le concedió el Gran Maestre de la Orden, el resto de sus bienes pasaban a la Orden como prescribían sus estatutos.

El encargado de realizar el inventario y de hacerse cargo de los bienes dejados por los difuntos freires era el recibidor de la Orden para el priorato de Castilla (el encargado de las finanzas). El procedimiento habitual consistía en inventariar todas las pertenencias del caballero fallecido: dinero, joyas, plata, mobiliario, ropa, carruajes, enseres domésticos, etc., para organizar la venta de los mismos. El importe resultante y los bienes que no se hubieran vendido pasaban a la Orden.

El expolio de los bienes dejados por el bailío Arriaga, una vez realizada la venta, satisfechas todas las obligaciones y pagado el funeral y las misas

¹⁴⁶⁵ APR, Capilla Real, libro de defunciones 77, asientos de fallecimientos de personas reales y particulares, (correspondiente a las defunciones en Reales Sitios de la parroquia real). Folio 55, firmado por D. Miguel Quevedo, cura del Real Palacio.

encargadas, refleja un cargo a favor de la Orden de 294.410 ducados y 30 maravedís¹⁴⁶⁶.

La lista de las pertenencias dejadas por el bailío comprende una venera grande de diamantes y otra de oro tasada en 410 reales de vellón (que eran las insignias distintivas que los caballeros y bailíos portaban en el pecho sobre el uniforme), cinco modelos de molinos de madera, tres abanicos de marfil tasados en 75 reales, un cajoncito con hierro de Cádiz y otro de Escocia, un cordón de hilo de oro tasado en 6 doblones, otro de plata en 18 pesos, un coche en 7.000 reales, una escopeta en 200 reales, un par de pistolas en 30 reales, un frasco para pólvora, una peluca, diverso mobiliario (como una mesa de nogal tasada en 12 reales y varias de pino, sillas, arcas, un baño de pino con fajas de hierro y dos colchones), así como algunas vestimentas (un vestido de tela de oro tasado en 1.000 reales, otro de plata en 1.500, dos libras de paño azul en 200 reales, una bata de bayetón tasada en 90 reales y otra de bayeta en 20). Hay también objetos variados como una romana grande tasada en 36 reales, una camilla o enjuagador, ocho cedacillos, una bota para vino, una red de hilo para aderezo de caballo, una jeringuilla de estaño, un espejo, una jabonera de metal, cuatro copitas de cristal y una varilla de cobre para brasero.

Como vemos, todos son objetos corrientes, que debieron ser habituales en las casas de la época, por lo que la mayoría se vendieron sin dificultad¹⁴⁶⁷. Comparados con los bienes dejados por otros caballeros de San Juan como joyas, vajillas, cuberterías y servicios de mesa de plata o guantes de castor y relojes de oro¹⁴⁶⁸, es sorprendente la sencillez en la que vivió Arriaga, un ministro de la Corte que recibía en su casa a sus compañeros de gabinete, embajadores y miembros de los Consejos. Sin embargo, en el inventario del bailío Arriaga hay varios objetos que hablan por sí solos de su vocación de marino, puesto que solamente pudieron pertenecer a un marino nostálgico de los años dedicados a la Armada, como son dos pinturas de navíos tasadas cada una en 30 doblones, dos mapas tasados en 14 reales y muy especialmente otros que no se vendieron, cuatro faroles de navío y un ancla de hierro.

¹⁴⁶⁶ AHN, Órdenes militares, leg. 7861. "Expolio del venerado Baylío Frey D. Julián de Arriaga y otros caballeros".

¹⁴⁶⁷ *Ibidem*. "Razón de los efectos que han quedado sin vender del expolio Arriaga". Madrid, 16 de julio de 1776. Destacan algunos de los objetos más valiosos, como los vestidos de tela de oro y plata y las dos libras de paño azul, así como los abanicos, las cajitas con hierro y los cordones de oro y plata.

¹⁴⁶⁸ AHN, Órdenes militares, leg. 7861. "Muebles del expolio del comendador Frey D. Joaquín de Guzmán".

CONCLUSIÓN.

El estudio realizado sobre la figura del marino Julián de Arriaga y Rivera hasta antes de convertirse en ministro de Marina e Indias nos ha permitido obtener varias conclusiones relacionadas tanto con la metodología utilizada como con la trayectoria del personaje.

En primer lugar, este trabajo confirma una vez más que el estudio biográfico basado en fuentes documentales es perfectamente válido para la investigación histórica. Las vivencias personales del personaje sirven de hilo conductor para rehacer algunos hechos puntuales del pasado o a la inversa: la reconstrucción de determinados acontecimientos facilitan la escritura de la propia biografía. Contar la Historia desde abajo es la mejor forma de desvelar las consecuencias directas de los grandes acontecimientos y de las decisiones políticas sobre la gente corriente que en definitiva son los protagonistas anónimos de la Historia.

Al carecer de fuentes directas como unas memorias, diarios o escritos políticos como fueron las representaciones programáticas dirigidas por Ensenada a Fernando VI, no ha resultado fácil penetrar la personalidad de Arriaga. Para ello hemos buscado referencias a su persona, por insignificantes que pareciesen, en una considerable cantidad de documentación conservada en algunos archivos nacionales como el de Simancas, el Histórico Nacional de Madrid, el de Indias de Sevilla y los de la Marina en El Viso del Marqués y en el Museo Naval de Madrid. Mediante el vaciado de varias secciones de algunos de estos archivos como las de "Oficiales de Guerra de Marina", "Expediciones a Indias" o "Expediciones de Europa" del Archivo de Simancas, o de la colección de manuscritos conservados en el Archivo del Museo Naval madrileño, hemos encontrado referencias directas sobre el personaje realizadas unas por superiores suyos, otras por compañeros de armas e, incluso, algún comentario propio que nos han acercado al joven marino. Su carrera profesional la hemos podido reconstruir mediante la correlación de la documentación de los distintos archivos.

Todas las referencias historiográficas consultadas en torno a la persona de Arriaga, se referían al Arriaga ministro y estaban escritas sin tener al personaje como eje central de la obra en la que aparecían, adjudicando al ministro un papel insignificante en el juego político. No es de extrañar que su figura quedara desdibujada por la imprecisión de unos datos o el desconocimiento de otros y por la aceptación de errores y tópicos anteriores. El personaje descrito en esas obras nunca fue lo suficientemente atractivo como para despertar la curiosidad de nuevos investigadores. Las escasas

referencias que la historiografía había dedicado al marino se limitaban a hacer la enumeración de sus ascensos y campañas y contenían errores importantes.

Nuestro trabajo ha permitido rehacer la vida profesional de un marino de guerra del siglo XVIII, que por méritos propios consiguió el máximo reconocimiento y, sin proponérselo pasó del ámbito naval al político, convirtiéndose en el primer marino que llegó a ser ministro de Marina. En un contexto más general ha permitido mejorar nuestro conocimiento sobre la evolución de la Real Armada como institución desde su creación al finalizar la Guerra de Sucesión, así como sobre determinadas actuaciones políticas de los reinados de Felipe V y de Fernando VI.

Lógicamente es el ámbito personal y, sobre todo, el que se refiere al marino el que se lleva la palma de las aportaciones novedosas. En este sentido, hemos podido situar al niño Arriaga en un contexto familiar de hidalgos provinciales castellanos, servidores de la Administración provincial de la Monarquía, con padres, abuelos y hermanos. Y aunque los niños Arriaga abandonaron muy jóvenes el entorno familiar para ingresar en conventos las niñas, o en Órdenes militares los niños, el marino Arriaga, demostrando responsabilidad familiar y generosidad, desde muy joven se ocupó de socorrer económicamente a sus hermanas religiosas, aumentando su ayuda a medida que se incrementaban sus rentas y haciéndola extensible a sus sobrinos cuando fueron quedando huérfanos. Estas ayudas las prolongó Carlos III en forma de pensiones más allá de la muerte de Arriaga como un reconocimiento póstumo a su leal ministro.

Al analizar el ingreso del joven Arriaga en la Armada, convirtiéndose en oficial del Cuerpo General directamente sin pasar por la Escuela de Guardias Marinas como era preceptivo, gracias a la formación adquirida en Malta, primero educándose como caballero de justicia y posteriormente navegando como tal en los navíos de las escuadras corsarias de la Orden por el Mediterráneo, hemos sacado a la luz la estrecha relación existente entre la Armada española y la Orden de San Juan, a través de la pertenencia a la Orden de muchos marinos españoles. Fue una relación muy ventajosa para ambas instituciones. Para la Orden, porque le permitió disponer de una cantera de corsarios para sus campañas de paso que anudaba lazos con la Marina española. Para la Marina, porque muchos caballeros sanjuanistas, gracias a la sólida formación marinera adquirida al servicio de la Orden, consiguieron una prometedora salida profesional en la Armada como miembros del Cuerpo General, y porque durante toda la primera mitad del siglo, en el que padeció una escasez crónica de oficiales bien preparados, pudo proveerse de experimentados marinos formados militarmente.

Las primeras expediciones del joven Arriaga le llevaron a Indias, donde literalmente descubrió un “Nuevo Mundo”, familiarizándose con los entresijos

del sistema del comercio colonial de la Carrera de Indias, así como con muchas actividades paralelas a la actividad de la propia Armada, como el funcionamiento de las instituciones coloniales, la construcción naval o la creación de los astilleros americanos. Y por supuesto, le permitieron conocer de cerca el nuevo contexto político nacido del Tratado de Utrecht y sus graves consecuencias para el monopolio mercantil español, sobre todo la peor de ellas: el contrabando, un enemigo al que tuvo que enfrentarse durante toda su vida, lo que condicionó su posterior visión política, así como muchas de sus decisiones como consejero de Ensenada de política colonial y como intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación. Como marino de guerra defendió las aguas y los territorios españoles patrullando en campañas de corso o en enfrentamientos abiertos, y como intendente y consejero de Ensenada, partiendo de su experiencia personal y conocimiento del escenario caribeño, aportó soluciones tácticas y políticas para combatirlo.

La descripción de las intervenciones de las escuadras hispanoamericanas nos ha enseñado algo más de la orgánica de la Marina en Indias. Las escuadras con las que contaba, su organización táctica, sus problemas de mantenimiento y de escasez de tripulantes por la elevada desertión, la incidencia de la dura climatología tropical, los conflictos generados entre su dependencia política de la Secretaría de Marina y económica del virreinato novohispano y, sobre todo, la importancia de su presencia y del valor de sus hombres para la conservación de las plazas americanas y como nexo de unión de las colonias con la metrópoli.

Como marino de guerra, Arriaga durante estas campañas padeció la precariedad y la dureza de la vida a bordo y vivió todo tipo de aventuras y desventuras, como dos terribles naufragios. De uno de ellos se salvó por los pelos, significándose especialmente en las tareas de rescate. No dudó en cruzar el Atlántico en una pequeña nave haciendo de aviso, para traer la noticia a la metrópoli del hundimiento de la flota de la Carrera que escoltaba la escuadra de guerra en la que estaba destinado así como de la pérdida de parte del tesoro de la Corona que viajaba embarcado en los navíos de guerra. Regresando nada más llegar a Cádiz a La Habana al mando de una escuadra con ayuda para el rescate y el transporte de pasajeros a la metrópoli.

Lógicamente durante estas campañas conoció a mucha gente y, durante las obligadas largas estancias en Indias, tuvo ocasión de cultivar más cercanamente la relación de amistad con algunos compañeros y autoridades coloniales. Algunos de estos contactos fueron decisivos para su particular *cursus honorum* profesional, ya que a las recomendaciones que el virrey de Nueva España y el comandante de su escuadra enviaron al ministro de Marina, José Patiño, se debieron sus primeros ascensos y el primer mando de una escuadra de guerra.

Esa primera misión al frente de una pequeña escuadra naval destinada a transportar tropas y pertrechos militares a Italia durante los enfrentamientos para reconquistar los reinos italianos, permitió a Arriaga conocer el sinsabor de caer en desgracia ante Patiño al incumplir sus instrucciones por verse obligado a seguir las órdenes de los generales del Ejército que luchaba en Italia. Pero esta campaña también tuvo algo sumamente positivo para Arriaga: conoció, entabló amistad y colaboró con un joven y resolutivo Zenón de Somodevilla, que ya manifestaba las dotes del gran director de orquesta que luego llegó a ser.

La participación de Arriaga en la Guerra de la Oreja de Jenkins, mandando uno de los doce navíos que formaron la escuadra enviada por el Almirantazgo español para la defensa de la región caribeña, ha sacado a la luz lo decisiva que fue la presencia de esta escuadra en La Habana, y cómo con su patrullar constante, a pesar de la considerable inferioridad en navíos y hombres y de la escasez de víveres y la precariedad del apresto de los buques por el bloqueo naval, logró hacerse respetar por el enemigo y frenar los intentos ingleses de apoderarse de las principales plazas españolas. También ha quedado patente el soberano plantón dado por la escuadra francesa a la española y su retirada en plena noche, cuando estaban a punto de unirse las dos escuadras para impedir conjuntamente la llegada de refuerzos navales a Jamaica destinados a la flota de Vernon. Semejante actitud, engrandeció la valentía de los marinos españoles que, con una maltrecha escuadra de doce velas frente a una flota inglesa de más de cien, reforzada con tropas llegadas de sus colonias norteamericanas, sin desanimarse cambiaron de estrategia.

A partir de 1748 el marqués de la Ensenada convirtió a un maduro Arriaga, curtido ya en muchos avatares, que había dado muestras suficientes de su capacidad profesional y de algunas de sus cualidades como la lealtad y la prudencia, en el factótum de su política naval, entregándole en primer lugar el mando de una expedición dirigida a destruir el puerto de Argel y la flota corsaria de la Regencia. La improvisación de los preparativos impidió el golpe, pero el patrullar constante por las costas peninsulares llevado a cabo por Arriaga hizo ver a Ensenada la importancia de esta táctica naval, destinando desde entonces una escuadra permanente en Cartagena para el corso y ordenando la construcción de varios jabeques para este cometido, como le habían sugerido, entre otros, el propio Arriaga.

El levantamiento de los venezolanos encabezados por Juan Francisco León contra la Compañía Guipuzcoana de Caracas fue la primera revuelta social del siglo y su alcance preocupó profundamente a la Corte. Ensenada volvió a confiar en Arriaga para someterla, enviándole a Caracas al mando de una escuadra con tropas de refuerzo. Para ello le invistió con los máximos poderes nombrándole capitán general interino. El monarca pidió expresamente

que, en la medida en que fuera posible, no se utilizara la fuerza. Arriaga consiguió el sometimiento de los rebeldes sin enfrentamientos y con muchísima paciencia negoció con todas las partes implicadas hasta conseguir la restitución de la Compañía, lo que le valió el reconocimiento público incluso el del propio monarca, que tuvo su actuación muy en cuenta cuando, unos años más tarde, necesitó nombrar un ministro de Marina para sustituir a Ensenada. Arriaga no pudo tener mejor broche de oro para finalizar su carrera de marino. Desde los cargos que recibió como reconocimiento por su actuación en Caracas, los de intendente general de Marina y de presidente de la Casa de la Contratación, continuó trabajando para la Corona con la misma entrega.

Antes de asumir los nuevos destinos, Ensenada lo retuvo en Madrid como asesor de su política colonial, nombrándole miembro de una Junta consultiva que le proponía soluciones a problemas puntuales. Prueba de la confianza que le merecieron sus dictámenes es que los siguió al pie de la letra. En ellos Arriaga se reveló como un prudente y pragmático gobernante, buen conocedor de los intereses creados en torno al ámbito caribeño y poseedor de una clara visión política. Un gran sentido de Estado y una profunda lealtad a la Corona sustentaron sus vehementes recomendaciones de expulsar a los cortadores de palo ingleses asentados en territorios usurpados a la Corona en Honduras y de no permitir la presencia inglesa en aguas y territorios del Imperio.

Para ello recomendó con insistencia incrementar considerablemente la presencia en Indias de la Armada, única institución con capacidad para garantizar su defensa, mediante el envío a las zonas más conflictivas de escuadras dedicadas al corso, para reforzar la actividad de la escuadra de Barlovento y de la Guardacostas de La Habana, incapaces de hacer frente por sí solas al notable aumento de corsarios y buques de guerra ingleses en El Caribe y en el Seno mexicano.

La puesta en marcha del proyecto de rearme naval de Ensenada (el más importante de la Monarquía), por su complejidad, dificultades e improvisación fue muy complicada. Como parte de las funciones de los nuevos cargos de Arriaga, Ensenada le encomendó su coordinación y supervisión. Esta actividad, que el intendente desarrolló eficazmente para los intereses de la Armada y de su superior, dotó, en adelante, de nuevos contenidos el cargo de intendente de Marina, y para Arriaga fue la mejor escuela para el desarrollo de su posterior actividad ministerial.

El reconocimiento profesional que le acompañó, unido a que ocupaba eficazmente los cargos más importantes de la Marina, fueron los factores decisivos para que Fernando VI decidiera entregarle la Secretaría de Marina cuando claudicó ante las terribles presiones a las que le sometieron el duque de Huéscar y Ricardo Wall para que aprobara la destitución de Ensenada.

Paradójicamente, el monarca se mantuvo firme ante la estratagema de Wall para cambiar la Secretaría de Indias, que ostentaba junto con la de Estado, por la de Marina, que era la que realmente ambicionaba para controlar, no sólo la política atlántica, sino también la Armada, su principal instrumento. El espectacular incremento en el número de navíos era la mayor preocupación de Inglaterra. Fernando VI no sólo mantuvo a Arriaga al frente de la Marina sino que también le entregó la Secretaría de Indias.

El astuto Wall, mediante la promulgación de varios reales decretos, había delimitado considerablemente los contenidos políticos de las Secretarías y sobre todo el poder del nuevo secretario de Marina e Indias para evitar intromisiones, como había ocurrido con Ensenada. En primer lugar, recortó las consignaciones de la Marina y, además, supeditó a su aprobación personal la concesión de cualquier cantidad adicional, con lo que impuso un enorme frenazo al plan de rearme naval, contribuyendo a tranquilizar a Inglaterra. Por otro lado, sometió a una rigurosa censura personal la correspondencia de Arriaga con los gobernadores coloniales, con lo que se aseguró que el ministro de Marina e Indias, un ensenadista de pro, no pudiera llevar a cabo su propia política atlántica.

A Arriaga no le quedó mas remedio que aceptar la situación, pero, demostrando tener más visión política y sentido de Estado que Wall y consciente de que lo que estaba en juego era la integridad del Imperio, supo aprovechar la cercanía con el monarca y la confianza que Fernando VI depositó en él para explicarle lo que estaba sucediendo en Honduras, leyendo al rey algunas de las cartas de los gobernadores coloniales sorprendidos y decepcionados por el brusco giro político que conllevó la caída de Ensenada. Arriaga, con mucho tacto, consiguió que el rey impusiera a Wall una revisión de su política atlántica y, sin enemistarse con el secretario de Estado, que rectificara sus decisiones más desacertadas.

A través del trabajo conocemos mejor a Arriaga, sobre todo al marino, comprendemos mejor el porqué de muchas decisiones de la política naval. Sabemos más del funcionamiento de la Armada y cómo, gracias a la abnegada entrega de muchos valientes marinos anónimos, llegó a ser una institución respetada por otras naciones con mayor poder naval y consiguió mantener, con muchos riesgos, la comunicación entre la metrópoli y las colonias. Y, lo que es más importante, defender la integridad del Imperio americano.

Es indudable que de la descripción de las campañas navales, entrelazadas de muchas de las decisiones políticas que las motivaron y aderezadas por las intrigas cortesanas de las luchas de poder, resultaría una apasionante película de aventuras en manos de un buen guionista, como

también lo es, que este trabajo confirma, una vez más, que la realidad documentada supera cualquier ficción imaginada.

DOCUMENTACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA.

FUENTES MANUSCRITAS

ARCHIVO DE SIMANCAS

Estado: Legajos 4.407, 4.505, 4.562, 6.090, 6.093, 6.300, 6.349, 6.909, 6.917, 6.924, 6.933, 7.017,

Secretaría de Marina: Legajos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 14, 15, 16 17, 18 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 80, 96, 97, 98, 134, 145, 146, 147, 181, 182, 184, 194, 231, 276, 303, 315, 316, 317, 318, 321, 322, 323, 326, 327, 335, 336, 375, 393, 394, 395, 396, 397-1, 397-2, 398-1, 398-2, 399-1, 399-2, 392, 400, 401-1, 401-2, 402, 409, 429, 430-1, 430-2, 431, 432, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 482, 493, 504, 524, 537, 540, 585, 711, 712, 724, 739, 742, 754, 758, 766, 780.

Secretaría de Guerra: Legajos 480, 481, 563, 7.799. Expedientes personales: Legajo 5. Suplementos: Legajo 482.

Secretaría y Superintendencia de Hacienda: Legajos 6, 7, 8, 9, 47, 48-1, 48-2, 49-1, 49-2, 50, 51, 52, 56, 57, 58, 59, 60,61.

Dirección General del Tesoro: Inventario 16-21, legajos 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61.

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL

Estado: Legajos 554, 869, 2.126, 2.308, 2.313, 2.318, 2.321, 2.326, 2.328, 2.329, 2.330, 2.335, 2.475, 2.499, 2.502, 2.548, 2.562, 2.583, 2.584, 2.613, 2.625, 2.672, 2.673, 2.674, 2.675, 2.676, 2.677, 2.874, 2.757, 2.812, 2.837, 2.851, 2.874, 2.875, 2.884, 2.901,2.917, 2.919, 2.920, 2.924, 2.926, 2.930, 2.949, 2.950, 2.951, 2.952, 2.953, 2.954, 2.957, 2.958, 2.966, 2.979, 2.980, 3.025, 3.028, 3.208, 3.224, 3.228, 3.388, 3.496-1, 3.497, 3.502, 3.580, 3.581, 4.070, 4.151, 4.263-1, 4.267, 4.273, 4.275, 4.277-1, 4.277-2, 4.294, 4.295, 4.505, 4.821, 4.829, 6.349, 6.511, 6.512, 6.651, 7.632.

Libros 707, 708,

Consejos: Legajos 5.986, 13.594, 21.580, 24.263, 29. 442, 48.636-1.

Consejos: Libro 1.352.

Órdenes Militares, San Juan de Jerusalén: Legajos 7.494, 7.693, 7.861, 7.952, 7.977, 8.009, 8.038, 23.324, 23.325, 23.326.

Órdenes Militares, Santiago: Legajos 664, 3.926, 6.651.
Órdenes Militares, expedientillos: 52, 53, 54, 123, 644, 664, 3.926,
Mayorazgos: Legajos 24.263, 29.443.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Gobernación, Caracas: Legajos 57, 418, 419, 421, 894, 929, Santo Domingo:
Legajos 1.588, 2.209. México: Legajos 497, 3.099, 3.162. Santa Fe: Legajo
1.160.

Ultramar: Legajo, 805.

Contratación: Legajos 1.319, 1.455, 2.472, 4.889, 5.001, 5.070, 5.102.

Consulados: Legajos 857.

Indiferente: Legajos 1.630, 2.020, 2.528.

ARCHIVO DE PROTOCOLOS NOTARIALES DE MADRID.

Protocolos 17.256, 17.261.

ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID.

Manuscritos: 228, 580, 833, 1.292, 1.991, 1.992, 2.094, 2.139, 2.147, 2.149,
2.151, 2.232, 2.423, 2.462.

ARCHIVO GENERAL DE MARINA "DON ÁLVARO DE BAZÁN".

Oficiales de Guerra: Legajos 483, 2.848, 2.849, 2.850, 2.849, 2.886.

Cuerpo General: Legajos, 534, 483.

Expedientes personales: Legajos 620/86, 620/532, 620/832, 620/1211,

Secretaría de Marina: Legajos 5.021, 5.058, 5.159.

Ministerio: Legajos 3.095, 3.097, 3.161, 3.188.

Intendencia: Legajo 3.096.

ARCHIVO PALACIO REAL

Personal: Caja 9005/7. Sección administrativa: Legajo 536. Expedientes:
143/16. Capilla Real: Libro de defunciones, 77.

BIBLIOTECA DEL MUSEO NAVAL DE MADRID

Ms. 9.419.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LA ARMADA

Ms. 929/V.8-270.

BIBLIOTECA DEL PALACIO REAL DE MADRID

Mss.: II/2817, II/2829, II/2831, II/2890, II/6470.

BIBLIOTECA NACIONAL

Mss.: 1.962-2, 3.158, 11.018, 12.940/132.

FUENTES IMPRESAS

ALCEDO Y HERRERA, D.: *Presupuestos y consecuencias de la extinción de los Galeones... y retardación de las Flotas y de a continuación de los registros*, 1726.

-----, *Piraterías y agresiones de los ingleses*, Justo Zaragoza (ed), Madrid, 1883.

ANTEQUERA, J. M.: *Memorias del marqués de la Ensenada a Fernando VI*, Madrid, 1884.

ARANDA, J. M.: *El marqués de la Ensenada. Estudios sobre su administración*, Madrid 1898.

CAMPO RASO, J. de: *Memorias políticas y militares para servir de continuación a los comentarios del marqués de San Felipe*, Madrid, 1957.

COXE, G.: *España bajo el reinado de la casa de Borbón, desde 1700 en que subió al trono Felipe V, hasta la muerte de Carlos III, acaecida en 1788*, 4 vols. Madrid, 1846.

FERNÁN NÚÑEZ, conde de: *Vida de Carlos III*, Fundación Universitaria Española, edición facsímil, Madrid 1989. Edición original: Publicada con la biografía del autor, apéndices y notas por A. Morel - Fatio y A. Paz y Melia, y con un prólogo de D. Juan Valera, 2 vols. Madrid 1898.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Noticia biográfica del Marqués de la Ensenada y del general de Marina don Blas de Lezo*, Madrid, 1848.

-----, *Biblioteca Marítima española*, 2 vols. Madrid, 1851.

FERRER DEL RÍO, A.: *Historia del reinado de Carlos III en España*, 4 vols. Madrid, 1856.

GAZTAÑETA, A. de: *Proposiciones de las medidas más esenciales dadas por el Theniente General de la Armada Real del Mar Océano D....., de Orden del Rey Nuestro Señor, para la Fábrica de Navíos y Fragatas de Guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto S. M. se observen por regla general en todos sus astilleros de España, como en los de América...*, 1720.

JURETSCHKE, H.: *Berichte der diplomatischen Vertreter des Wiener Hofes aus Spanien in der Regierungszeit Karl III, (1759-1788)*, Madrid, 1970-1976.

LODGE, R.: *The Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge, 1933.

Ordenanzas e Instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España, reimpressas en Cádiz por Jerónimo de Peralta, Impresor Mayor, 1717.

Ordenanzas de Su Majestad para el Gobierno militar, político y económico de su Armada Naval, Madrid, 1748.

PEZ, A. de: *Informe sobre la navegación en España, 1723.*

RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Zenon de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*, Madrid, 1878.

-----, *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica de estos dos ministros de Felipe V*, Madrid, 1892.

SAN FELIPE, marqués de: *Comentarios de la Guerra de España e Historia de su Rey Felipe V el Animoso*, Madrid, 1957.

SARALEGUI Y MEDINA, L.: *Historia del Cuerpo administrativo de la Armada*, El Ferrol, 1867.

VARGAS PONCE, J.: *Vida de Don Juan José Navarro, primer marqués de la Victoria*, Madrid, Imprenta Real, 1808.

Guía de Forasteros, años 1754-1776.

Gaceta de Madrid, años 1754-1776.

BIBLIOGRAFÍA

ABAD LEON, F.: *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, Madrid 1985.

ABBAD, F. y OZANAM, D.: *Les intendants espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid, 1992.

ACEDO CERDÁ, M.: *El real Cuerpo de Artillería de la Armada*, Madrid, 1970.

ALBI, J: *Las defensas de las Indias (1764-1799)*, Madrid, 1987.

ACEDO CERDA, M: *El Real Cuerpo de Artillería de la Armada*, Madrid, 1970.

AIZPURUA AGUIRRE, R.: *Curaçao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Caracas, 1993.

ALABRÚS IGLESIAS R. M.: "Riperdá el hombre que sabía demasiado", en *La aventura de la Historia*, 86, 2005, pp. 68-75.

ALBEROLA ROMÁ, A.: "Los fletamentos de de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición a Sicilia del año 1718", en *Revista de Historia Moderna*, 10, 1991, pp. 263-285.

----- "La expedición contra Orán del año 1732. El embarco de tropas por el puerto de Alicante", en *LQNT, patrimonio cultural de la ciudad de Alicante*, Alicante, 1, 1993, pp. 191-199. <http://www.alicante-ayto.es/documentos/cultura/publicaciones>.

ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: "Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos", en *Estudios del Departamento de Historia Moderna. Universidad de Zaragoza*, Zaragoza, 1975.

ALFONSO MOLA, M.: "La procedencia de los barcos de la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802)", en *El comercio alternativo. Corsarismo y contrabando (siglos XV-XVIII), VIII Jornadas de Estudios históricos locales*, Palma de Mallorca, 1989, pp. 231-257.

-----, "Curso y Flota de Indias. Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795", en *Andalucía, América y el mar*, Sevilla, 1991, pp. 197-223.

-----, "La actitud de los malteses ante la naturalización. Dos casos singulares, Azzopardo y Benavita", en *Actas del I Coloquio Internacional Hispanomaltés de Historia celebrado en La Veletta, 17-22 de mayo 1990*, 1991, pp. 99-117.

-----, "La Flota Colonial española en la Edad Moderna", en *Economía Marítima. Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*, San Fernando, 1998, pp. 13-49.

-----, "El reformismo borbónico y la flota colonial. ¿Éxito o fracaso?", *Actas XI Congreso Internacional AHILA*, Liverpool, 1998, vol. 2, pp. 100-132.

-----, "La Historia Marítima del Antiguo Régimen en España", *Actas II Coloquio Internacional "La Historiografía europea"*, Mar de Plata (Argentina), 1999, pp. 35-72.

----- y MARTÍNEZ SHAW, C.: "Los astilleros de la América colonial", en CASTILLERO CALVO, A. y KUETHE, A. (dir.): *Historia general de América Latina*, vol. III-1, Paris, 2000, pp. 279-303.

----- y MARTÍNEZ SHAW, C.: "El reclutamiento de gente de mar: las matrículas de 1607 y 1625", en *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio internacional "Canarias y el Atlántico, 1580-1648"*, coordinado por BETHENCOURT MASSIEU, A., 2001, pp. 651-694.

ALÍA PLANA M. y ALÍA PLANA, J.: *Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)*, Madrid, 1996.

ALÍA PLANA, J. M., SÁNCHEZ PRIETO, A. B. y ALÍA PLANA, M.: *Ordenanzas fundacionales de la Armada española*, Madrid, 1997.

ALONSO AGUILERA, M. A.: *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*, Valladolid, 1977.

ÁLVAREZ OSORIO, A.: "¿El final de la Sicilia española? Fidelidad, familia y venalidad bajo el virrey marqués de los Balbases (1707-1713)", en ÁLVAREZ OSORIO, A, GARCÍA GARCÍA, B. J. y LEÓN, V. (eds.): *La pérdida de Europa. La Guerra de Sucesión por la Monarquía de España*, Madrid, 2007.

ÁLVAREZ PINEDO, F. J.: *Catálogo de expediciones a Indias (años 1710-1783). Secretaría de Marina*. Archivo general de Simancas, Madrid, 2005.

ANDRÉS-GALLEGO, J.: *El motín de Esquilache, América y Europa*, Madrid, 2003.

ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada 1991.

-----, *Consejo y consejeros de Guerra en el siglo XVIII*, Granada, 1996.

-----, *Ejércitos y militares en la Europa Moderna*, Madrid, 1999.

-----, *El sonido del dinero. Monarquía, Ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2004.

ANES, G: "Sociedad y Economía" en *Actas del Congreso internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, tomo II, pp.1-12.

-----, "Comercio con América y títulos de nobleza: Cádiz en el siglo XVIII", *Cuadernos Dieciochistas*, 2, 2001, pp. 109-149.

-----, *El siglo de las Luces*, Madrid, 2001.

----- (coord.), *Europa y el Islam*, Madrid, 2002.

ARACIL, F.: "El correo Marítimo" en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondica, 1989, pp. 311-320.

ARTIÑANO Y GALDÁCANO, G.: *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1920.

ARTOLA, M.: "América en el pensamiento español del siglo XVIII", en *Homenaje a Ciríaco Pérez Bustamante*, T. 1, Madrid, 1969, pp. 685-714.

AZCÁRRAGA, J. L.: *El curso Marítimo*, Madrid, 1959.

BADORREY MARTÍN, B.: *Los orígenes del ministerio de Asuntos exteriores (1714-1808)*, Madrid, 1999.

BAHAMONDE ORTEGA, M.: *La Administración de la Marina militar*, Madrid, 1988.

BARBUDO DUARTE, E.: "Los dos Lángara", en *Revista General de Marina*, nº CXXX, Madrid, 1946.

BARRIO GOZALO, M. (ed.): "El curso norteafricano y su incidencia en el Principado de Cataluña durante el siglo XVIII", en *Anales de l'Institut d'estudis Gironins*, 27, 1984, pp. 313-327.

----- *Carlos III. Cartas a Tanucci*, Madrid, 1988.

-----, "Carlos III y su actividad política a través de su correspondencia con Tannucci, (1759-1783)" en *Actas del Congreso Internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, pp. 275-296.

----- (ed.): *Bernardo Tanucci. Epistolario*, tomos XIII y XIV, Nápoles, 1994 y 1995.

BARRIOS, F.: *El Consejo de Estado de la Monarquía española (1521-1812)*, Madrid, 1984.

BASTERRA, R.: *Los navíos de la Ilustración*, Madrid, 1987.

BERNARD, G.: "La Casa de la Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII" en *Anuario de Estudios Americanos*, 12, Sevilla, 1955, pp. 253-286.

-----, "Liste des Secrétaires d'État espagnols de l'avènement des Borbons jusqu'en 1808", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXII, 2, Madrid, 1956, pp. 387-394.

-----, *Le Secrétariat d'Etat et le Conseil des Indes (1700-1808)*, Ginebra-París, 1972.

BERNARDO ARES, J. M. de: "La nueva historia política: la interrelación estructural de biografías y procesos", en BERNARDO ARES, J. M. de (ed.) *La sucesión de la Monarquía hispánica, 1665-1725. Biografías relevantes y procesos complejos*, Madrid, 2009.

BETHENCOURT MASSIEU, A.: *Patiño en la política exterior de Felipe V*, Valladolid, 1956.

-----, "El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)", en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XV, 1958, pp. 371-428.

-----, "Astilleros y Arsenales de Ultramar, La Habana", en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Sondica 1989, pp. 119-130.

-----, "La Guerra de la Oreja. El Corso Marítimo", en *España y el mar...*, Sondica, 1989, pp. 337-345.

-----, "Las aventuras italianas de Felipe V", en *España y el mar...*, pp. 323-335.

-----, *Relaciones de España bajo Felipe V. Del Tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra, (1729-1739)*, Alicante, 1998.

BLANCA CARLIER, J. M.: *La Marina en Cádiz*, Cádiz, 1987.

-----, "Orígenes del Departamento Marítimo de Cádiz", en *Ciclo sobre la Marina en San Fernando. Academia de San Romualdo*, San Fernando, 1980, pp. 7-39.

-----, "La escuela naval militar: su origen histórico", en *Revista de Historia Naval*, 32, Madrid, 1991, pp. 11-44.

-----, "La Intendencia naval española a través de la Historia", en *Revista General de Marina*, 231, Madrid, 1996, pp. 151-161.

BLANCO NÚÑEZ, J. M.: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, Barcelona, 2001.

BLONDY, A.: *L'Ordre de Malte au XVIIIe. Siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*. París, 2002.

BORDEJÉ Y MORENCOS, J.: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, 1992.

BOTTINEAU, Y.: *L'art de cour dans l'Espagne de Philippe V, 1700-1746*, Burdeos, 1962.

-----, *L'art de cour dans l'Espagne des Lumières 1746-1808*, Burdeos, 1986.

BOUVIER, R. y SOLDEVILLA, C.: *Ensenada et son temps. Le redressement de l'Espagne au XVIII siècle*, París, 1941.

BOWEN, H. V. y GONZÁLEZ ENCISO, A. (eds), *Mobilising Resources for War. Britain and Spain at Work during the Early Modern Period*, Pamplona, 2006.

CADENAS Y VICENT, V.: *Caballeros de la Orden de Santiago, siglo XVIII*, Madrid, 1982-1992, 6 vols.

CALDERÓN QUIJANO, J. A.: *Belice: 1663-1821. Historia de los establecimientos británicos del río Valis hasta la independencia de Hispanoamérica*, Sevilla, 1944.

CALLEJA LEAL, G. Y O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, H.: *1762. La Habana inglesa. La toma de La Habana por los ingleses*, Madrid, 1999.

CARMONA PORTILLO, A.: *Ceuta española en el Antiguo Régimen, 1640-1800*, Ceuta, 1996.

CARPIO, M. J.: *España y los últimos Estuardos*, Madrid, 1952.

CASTANEDO GALÁN, J. M.: *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, 1993.
-----, "Un asiento singular de Juan Fernández Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero", en MARTÍNEZ SHAW, C.: (ed.), *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1996, pp. 457-475.

CASTELLANO, J. L.: (ed.), *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen*, Granada, 1996.

-----; DEDIEU, J. P., y LÓPEZ CORDÓN, M^a V.: (eds.), *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de Historia institucional*, Madrid, 2000.

CASTRO, C.: *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, 2004.

CEPEDA GÓMEZ, J.: "La Marina en Indias en el siglo XVIII", en *II Jornadas de Artillería en Indias*, Segovia, Academia de Artillería, 1987.

-----, "La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII", en GUIMERÁ RAVINA, A. y PERALTA RUIZ (coords.) *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Gibraltar*, Madrid, 2005.

-----, "La historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX", en *III Jornadas de Historiografía naval, ciclo de conferencias, octubre 2008, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura naval*, 56, 2008, pp. 123-145.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: *La Avería en el comercio de Indias*, Sevilla, 1945.

CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*, Madrid, 1986.

-----, "La Orden de Malta y la Armada: una vinculación histórica", en *La Orden de Malta, la mar y la Armada, X Jornadas de Historia Marítima, 9-11 de mayo 1994, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura naval*, 23, Madrid, 1994, pp. 9-18.

CÉSPEDES ARÉCHAGA, V.: "Aportaciones inéditas a una Historia común", en *La Orden de Malta, la mar y la Armada, X Jornadas de Historia Marítima, 9-11 de mayo 1994, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura naval*, 23, Madrid 1994, pp. 31-41.

COXE, W.: *España bajo el reinado de la Casa de Borbón. Desde 1700 en que subió al trono Felipe V hasta la muerte de Carlos III acaecida en 1788*, 4 vols. Madrid, 1846-1847.

CRESPO SOLANA, A.: "La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII", en *Trocadero*, 6-7, 1994-1995, pp. 35-49.

-----, *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, 1996.

-----, "El comercio y la Armada de la Monarquía: la Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina de Cádiz, 1717-1750" en VV.AA. *La Casa de la Contratación de Sevilla. Aproximación a un centenario (1503-2003)*, XXIV Jornadas de Historia Marítima, 39, Cuadernos monográficos, Madrid, 2001, pp. 63-78.

-----, *América desde otra frontera. La Guyana holandesa (Surinam): 1680-1795*, Madrid, 2006.

-----, *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y El Caribe*, Córdoba, 2009.

CRUZ BARNEY, Ó.: *El régimen jurídico del curso Marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, 1997.

CUENCA TORIBIO, J. M. y MIRANDA, S.: *El poder y sus hombres ¿Por quiénes hemos sido gobernados los españoles? (1705-1998)*, Madrid, 1998.

DÁNVILA Y COLLADO, M.: *Reinado de Carlos III*, 4 vols, en la *Historia general de España*, de Cánovas del Castillo, tomos IX-XIV, Madrid, 1892-1893.

DEDIEU, J. P.: "Familia y alianza. La Alta Administración española del siglo XVIII", en CASTELLANO, J. L., (ed): *Sociedad, Administración y poder en la España del Antiguo Régimen*, Granada, 1996, pp. 45-75.

----- y VINCENT, B.: *L'Espagne, L'État, les Lumières. Mélanges en l'honneur de Didier Ozanam*, Madrid, 2004.

DELGADO BARRADO, J. M.: *Proyectismo Marítimo y comercio colonial. La era de las compañías privilegiadas (1700-1765)*, tesis doctoral.

-----, "América y el proyecto de compañías privilegiadas de José de Carvajal (1745-1754)", *Brocar*, 22, 1998, pp. 103-120.

-----, *José de Carvajal y Lancáster. Testamento político o idea de un gobierno católico (1745)*, Córdoba, 1999.

----- y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. (coords.): *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, 2002.

DELGADO BARROSO, J. M.: "Pensamiento económico y sistemas de navegación colonial. Del puerto exclusivo a las rehabilitaciones portuarias (1720-1765)", en *Naves, puertos e itinerarios Marítimos en la época moderna*, Madrid, 2003, pp. 185-215.

DESDEVISES DU DEZERT, G.: *La España del Antiguo Régimen*, Madrid, 1989.

DOMÍNGUEZ ORTÍZ, A.: *La sociedad española en el siglo XVIII*, Madrid, 1965.
-----, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Madrid 1976.

-----, *Hechos y figuras del siglo XVIII*, Madrid, 1980.

-----, *Carlos III y la España de la Ilustración*, Madrid, 1988.

-----, "Carlos III de Borbón. Balance de un reinado", en *Actas del Congreso internacional Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, t. 1, pp. 195-211.

-----, *Las claves del Despotismo ilustrado*, Barcelona, 1990.

DOUGLAS, I.G.: "The Spanish Naval Shipyard at Havanna in the Eighteenth Century. New Aspects of naval History", en *The Nautical Aviation and Publishing Company of America*, Baltimore, 1985, pp. 47-58.

EGIDO, T.: "Las élites del poder, el gobierno y la oposición" en *Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal, t. XXXI, vol, 1 Madrid 1985, pp. 131-213.

-----, *Opinión pública y oposición al poder en la España del siglo XVIII (1713-1759)*, Valladolid, 2002.

ENCISO RECIO, L. M.: *La Europa del s. XVIII*, Barcelona, 2001.

EQUIPO MADRID: *Carlos III, Madrid y la Ilustración*, Madrid, 1998.

ESCUADERO, J. A.: *Los Secretarios de Estado y del Despacho, 1474-1724*, Madrid 1976, 4 vols.

-----, *Los orígenes del Consejo de Ministros en España. La Junta Suprema de Estado*, Madrid, 1979, 2 vols.

-----, "La reconstrucción de la Administración central en el siglo XVIII" en *Historia de España*, de Ramón Menéndez Pidal, tomo XXIX, vol. I, Madrid, 1985, pp. 81-175.

ESPADAS BURGOS, M.: "Fernando VI o el reformismo pacifista", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, III, Madrid, 1968.

-----, "El retorno de la historia diplomática: los despachos de los embajadores austriacos ante Carlos III" en *Hispania*, 125, (1973), pp. 665-676.

FELICIANO RAMOS, H. R.: *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*, Sevilla, 1990.

FERNÁN NÚÑEZ, conde de, *Vida de Carlos III*, escrita por el..., Madrid, 1898.

FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P.: "El decreto de suspensión de pagos de 1739, análisis e implicaciones", en *Moneda y Crédito*, 142, 1977, pp. 51-85.

-----, (ed.), *Los Borbones. Dinastía y memoria de nación en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2001.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946.

FERNÁNDEZ DÍAZ, R.: *Manual de Historia de España. La España Moderna, siglo XVIII*, vol. 4, Madrid, 1993.

----- y MARTÍNEZ SHAW, C.: "Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en los siglos XVIII", en MARTÍNEZ SHAW, C.: (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 241-271.

-----, *Carlos III*, Madrid, 2001.

FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Reedición facsímil, Madrid, 1973, vols. VI y VII.

-----, *Disquisiciones náuticas*, 6 vols. Madrid, 1996.

FERNÁNDEZ-GAYTÁN, J.: "Un marino embajador en la corte de Marruecos (1767)", en *Revista General de Marina*, Madrid 1973, nº 184.

FERRER DEL RÍO, A.: *Historia del reinado de Carlos III en España*, edición facsímil, Madrid, 1988. (Ed. Original, 1852).

FRANCO RUBIO, G.: "La carrera burocrática en la España del XVIII" en *Sociedad, Administración y poder en la España del Antiguo Régimen*, CASTELLANO, J. L., (ed.) Granada, 1996, pp. 25-45.

-----, "Civiles y militares en la alta administración española del siglo XVIII: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina", en

FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P. (ed.): *Monarquía, Imperio y pueblos en la España Moderna, Actas de la IV Reunión de la Asociación Española de Historia Moderna*, Alicante, 1996, pp. 51-61.

-----, "La Secretaría del Estado y del Despacho de Guerra en la primera mitad del siglo XVIII" en CASTELLANO, J. L. (ed.): *Sociedad, Administración y Poder...*, Granada, 1996, pp. 131-156.

-----, "Educación femenina y prosopografía: las alumnas del colegio de las Salesas Reales en el siglo XVIII" en *Cuadernos de Historia Moderna*, 19, (1997), pp. 171-181.

-----, "¿Espada o pluma? ¿Destino militar o puesto administrativo? La incorporación de los militares a las instituciones civiles en la España del siglo XVIII" en *Cuadernos de Historia Moderna*, 18, 1997, pp. 69-86.

-----, "Reforma administrativa y nuevas instituciones: las Secretarías de Guerra y Marina en la España del siglo XVIII" en *El mundo hispánico en el Siglo de las Luces*, Madrid, 1998, pp. 643-654.

-----, "Reformismo institucional y élites administrativas en la España del s. XVIII: nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808)", en J. L. CASTELLANOS, J. P. DEDIEU, y M. V. LÓPEZ CORDÓN, (eds.), *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de Historia institucional en la Edad Moderna*, Madrid, 2000, pp. 95-130.

-----, *La vida cotidiana en tiempos de Carlos III*, Madrid, 2001.

FRANCO, J. L.: *Comercio clandestino de esclavos*, La Habana, 1980.

GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, 1990.

-----, *Comercio Marítimo e Ilustración: la Real Compañía de la Habana*, San Sebastián, 1993.

GARCÍA-BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz, 1988.

-----, *Comercio y burguesía mercantil en el Cádiz de la Carrera de Indias*, Cádiz, 1991.

-----, *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*, Sevilla, 1992.

GARCÍA CASTAÑO, D.: *Biografía y matemática de Jorge Juan*, Novelda, 2000.

GARCÍA CÁRCEL, R. (coord.) *Historia de España. Siglo XVIII. La España de los Borbones*, Madrid, 2002.

GARCÍA DEL PINO, C.: "El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII", en GUIMERÁ RAVINA, A. y MONGE, F. (coords.): *La Habana, puerto colonia: siglos XVIII y XIX*, Madrid, 2000, pp. 157-182.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.): *El poder en Europa y América: mitos, tópicos y realidades*, Bilbao, 2001.

GARCÍA RODRIGUEZ, M.: "Ingenieros habaneros en el siglo XVIII" en *Revista Arbor*, nº 547-548, (1991), pp, 91-113.

----- "Los ingleses en el tráfico y comercio de esclavos en Cuba (1715-1739)", en *Ciencias & Letras, Porto Alegre*, 44, 2008, pp. 189-214.

GIMÉNEZ LÓPEZ, E.: "El Ejército y la Marina en la expulsión de los jesuitas de España" en *Expulsión y exilio de los jesuitas españoles*, E. GIMÉNEZ LÓPEZ (ed), Alicante, 1997, pp. 67-114.

GÓMEZ GÓMEZ, M.: *Forma y expedición del documento en la Secretaría del Despacho de Indias*, Sevilla, 1993.

GÓMEZ MOLLEDA, M. D.: *Gibraltar: una contienda diplomática en el reinado de Felipe V*, Madrid, 1953.

-----, "El pensamiento de Carvajal y la política internacional española del siglo XVIII", *Eidos*, 2, Madrid, 1955.

-----, "El marqués de la Ensenada a través de su correspondencia íntima" en *Eidos*, 2, Madrid, 1955, pp. 48-90.

-----, "Viejo y nuevo estilo político en la Corte de Fernando VI", en *Eidos*, 6, 1957, pp. 43-76.

-----, "Un rey sin gusto a mandar" en *Eidos*, 8, Madrid, 1958, pp. 59-77.

GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, 1996.

-----, "El duque de Duras y el fin del Ministerio Ensenada (1752-54)", en *Hispania*, nº 201, (1999), pp. 217-249.

-----, *Fernando VI*, Madrid, 2001.

-----, "Carvajal-Ensenada: un binomio político" en J. M. DELGADO BARRADO J. M. y GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L.: (Coords.) *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, 2002, pp. 65-93.

-----, "Ensenada, la meritocracia al poder", en *La aventura de la Historia*, nº 43, (2002), pp. 56-62.

-----, "El absolutismo regio en España durante la Ilustración", en *Brocar*, 26, 2002, pp. 151-176.

-----, "Ensenada, hacendista ilustrado", en SOMODEVILLA y BENGOCHEA, Z.: *El catastro de Ensenada: magna averiguación fiscal para alivio de sus vasallos y mejor conocimiento de los reinos, 1749-1756*, Madrid, 2002, pp. 83-100.

-----, "La biografía de Fernando VI como medio para reflexionar sobre el poder en el Despotismo Ilustrado español" en www.gomezurdanez.com/fernandovi.pdf.

----- y TÉLLEZ ALARCIA, D.: "1759. El año "sin rey y con rey": La naturaleza del poder al descubierto", en GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.): *El poder en Europa y América: mitos, tópicos y realidades*, Bilbao, 2001, pp. 95-109.

GÓMEZ VIZCAÍNO, J. A.: "Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón del jabequecorreo a teniente general de la real Armada", en *Revista de Historia Naval*, 97, 2007, pp. 57-68.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. L.: "El navío de tres puentes en la Armada española", en *Revista de Historia naval*, 9, Madrid, 1985, pp. 45-76.

-----, "La vida a bordo en la Armada Real", en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, pp. 167-181.

GONZÁLEZ CAIZÁN, C.: *La red política del marqués de la Ensenada*, Novelda, 2004.

----- TARACHA, C. y TÉLLEZ ALARCIA, D.: (eds.), *Cartas desde Varsovia. Correspondencia particular del conde de Aranda con Ricardo Wall (1760-62)*, Lublin, 2005.

GONZÁLEZ CANALES, F.: *Catálogo de pinturas del Museo Naval. Retratos de los Generales del Cuerpo General de la Armada en la Jurisdicción Central de Marina*, Madrid, 2004, 4 vols.

GONZÁLEZ DE POSADA, F.: "Jorge Juan: innovador de la Educación superior en la España ilustrada", en *Revista Complutense de Educación*, 19, 2008, pp. 115-135.

GUARDIA, R. de la: "Vicisitudes de las dos primeras promociones de Caballeros Guardias Marinas", en *Revista General de Marina*, 1967 marzo, pp. 267-291.

GUILLÉN TATO, J.: "Don Jorge Juan y la construcción naval", en *Revista General de Marina*, nº 2, (1943), pp. 361-370.

-----, *Los tenientes de Navío Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano*, Madrid, 1973.

GUIMERÁ RAVINA, A.: *El reformismo borbónico*, Madrid, 1996.

----- y ROMERO, D. (eds.): *Puertos y sistemas portuarios (ss. XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional El Sistema portuario español*, Madrid, 1996.

GUIRAO DE VIerna, A.: "Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: diferencias y semejanzas con la británica", en *Revista de Historia Naval*, 18, Madrid, 1987, pp. 73-86.

HANOTIN, G.: *Jean Orry: un homme des finances royales entre France et Espagne (1701-1705)*, Córdoba, 2009.

HEERS, J.: *Los Berberiscos*, Barcelona, 2003.

HELGUERA QUIJADA, J.: "Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII", en *Estudios sobre Historia de la Ciencia y de la Técnica*, vol. II, (1988), pp. 671-696.

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M.: "La época de la Ilustración" en *Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal, XXXI, vol. II.

-----, (dir.) *Historia de las Fuerzas Armadas*, Madrid 1984.

-----, "Reformismo y modernización. El Ejército y la Armada", en *Historia Social de las Fuerzas Armadas*, vol. I, Madrid, 1986, pp. 175-194.

HERR, R.: *España y la revolución del siglo XVIII*, Madrid, 1988.

HILTON, S. L.: *Las Indias en la diplomacia española, 1739-1759*, Madrid, 1980.

HUSSEY, R.: *La Real Compañía de Caracas, 1728-1784*, Caracas, 1962.

- IBÁÑEZ DE IBERO, C.: *Almirantes y hombres de mar*, Madrid, 1960.
 -----, "El marqués de la Ensenada y su política exterior" en *Revista de Historia Militar*, Madrid (18) 1965, pp. 143-146.
- IGLESIAS, J. J.: *Memorias de un mercader a Indias. Imágenes de España y América en el s. XVIII*, Sanlúcar de Barrameda, 2004.
- INGLIS, D. y KUETHE, A. J.: "El Consulado de Cádiz y el Reglamento de Comercio Libre de 1765" en, B. TORRES RAMÍREZ y J. HERNÁNDEZ PALOMO (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Sevilla, 1985, pp. 79-97.
- KUETHE, J. A.: "La introducción del sistema de milicias disciplinadas en América", en *Revista de Historia Militar*, 47, 1979, pp. 96-112.
 -----, "The Esquilache government and the reforms of Charles III in Cuba", en *Jahrbuch für Geschichte vom Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, XIX, Colonia, 1982, pp. 117-136.
 -----, *Cuba, 1753-1815. Crown, Military and Society*, Knoxville (Tennessee), 1986.
 -----, "Ministros y política colonial de Carlos III", en *Tiempos de América, revista de Historia, Cultura y Territorio*, 2, 1998, pp. 35-44.
 -----, "El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz" en *Relaciones de poder y comercio colonial*, E. VILA VILLAR y A. KUETHE (eds), Sevilla, 1999, pp. 35-66.
 ----- y MARCHENA, J. (eds.): *Soldados del rey. El Ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Madrid, 2005.
 -----, "La política colonial de Felipe V y el Proyecto de 1720" en *Orbis incognitus. Avisos y legajos del Nuevo Mundo*, Huelva, 2007, pp. 233-243.
 ----- y SERRANO, J. M.: "El astillero de La Habana y Trafalgar", en *Revista de Indias*, 241, 2007, pp. 763-777.
- JAVIERRE MUR, J.: *Pruebas de ingreso en la Orden de San Juan de Jerusalén*, Madrid, 1948.
- LAFUENTE, A. y MAZUECOS, A.: *Los caballeros del punto fijo. Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo XVIII*, Madrid, 1987.

LAFUENTE, A y SELLÉS, M.: *El observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid 1988.

LAFUENTE, A. y PESET, J. A.: “Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748-1751), en *Melanges de la Casa de Velázquez*, nº 17, (1981), pp. 223-262.

LODGE, R.: *Private Correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge, 1933.

LÓPEZ-CORDÓN, M. V.: “Cambio social y poder administrativo en la España del siglo XVIII: Las Secretarías de Estado y del Despacho” en *Sociedad, Administración y poder en la España del Antiguo Régimen*”, (ed.) CASTELLANOS, J. L., Granada, 1996, pp. 111-130.

-----, “Instauración dinástica y reformismo administrativo: la implantación del sistema ministerial”, en *Manuscrits*, 18, 2000, pp. 93-111.

LOURIDO DÍAZ, R.: *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del s. XVIII*, Madrid, 1989.

LUCENA GIRALDO, M.: *Laboratorio tropical: la expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*, Caracas, 1993.

LUCENA SALMORAL, M.: “La flota de Indias” en *Cuadernos de Historia* 16, 74, Madrid, 1996.

LUPPÉ DU GARRANÉ, J. B.: *Mémoires d'un chevalier de Malte*, Paris, 2001.

LYNCH, J.: *El siglo XVIII*, Barcelona, 1991.

MAESTRO CASTAÑEDA, J. C.: “Orígenes y formación marinera de un gran hombre de estado: Julián de Arriaga (1700-1749)” en *Euskal Herría y el Nuevo Mundo: La contribución de los vascos a la formación de las Américas*, Vitoria, 1996, pp. 285-291.

-----, “D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido”, en *Brocar*, 26, 2002, pp. 177-190.

MANERA REGUEYRA, E. y otros: *El buque en la Armada española*, Madrid, 1981.

-----, “La defensa del Imperio. Carlos III”, en *España y el mar en la España de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 405-414.

MARCHENA, J.: *Ejército y milicias en el mundo americano*, Madrid, 1992.

MARCHESI, J. M. *El cardenal Alberoni y la política internacional de España, tesis doctoral, 1944-45.*

MARTÍN GARCÍA, A.: "Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el real Servicio (1776-1804)" en *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, t, 12, (1999), pp. 415-441.

MARTÍNEZ CUESTA, J. D.: *Gabriel de Borbón y Sajonia. Mecenas ilustrado en la España de Carlos III*, Valencia, 2003.

MARTÍNEZ MONTIEL, L. M.: *Negros en América*, Madrid, 1992.

MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981.

-----y FERNÁNDEZ, DÍAZ, R.: "Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII", en *El Derecho y el mar en la España Moderna*, MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.), Granada, 1995, pp. 241-271.

----- (ed.), *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1995.

-----, "El siglo de las Luces. Las bases intelectuales del reformismo", en *Historia de España de Historia 16*, Madrid, 1996.

-----, "El comercio, pieza clave del reformismo económico del siglo XVIII", en MELÓN, M. A. (coord.), *Los Antecedentes de la Cámara de Comercio de Cáceres: sociedades mercantiles y comerciantes a finales del Antiguo Régimen (1750-1850)*, Cáceres, 1999, pp. 13-30.

----- y ALFONSO MOLA, M.: *Europa y los nuevos mundos en los siglos XV-XVIII*, Madrid, 1999.

----- y ALFONSO MOLA, M.: *Felipe V*, Madrid, 2001.

-----, "La Historia de la Economía Marítima", en BERNARDO DE ARES, J. M. (ed.), *El Hispanismo angloamericano: aportaciones problemas y perspectivas sobre Historia, Arte y Literatura españolas (siglos XVI-XVIII)*, Separata de las Actas de la I Conferencia Internacional "Hacia un nuevo Humanismo", Córdoba, 2001.

----- y OLIVA MELGAR, J. M. (eds.): *El sistema atlántico español*, Madrid, 2005.

----- y ALFONSO MOLA, M.: "La introducción de la Matrícula de Mar en Indias", en MARTÍNEZ SHAW, C. y OLIVA MELGAR, J. M.: *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2005, pp. 271-284.

-----, “Las Flotas de Indias y la protección del tráfico atlántico bajo los Austrias”, en ALCALÁ-ZAMORA QUEIPO DE LLANO, J. (coord.): *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*, Madrid, 2008, pp. 65-84.

----- y ALFONSO MOLA, M. (Directores): *España en el comercio Marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, 2009.

MARTÍNEZ TORRES, J. A.: “Curso turco-berberisco y redenciones de cautivos en el Mediterráneo occidental (s. XVI-XVII)”, en KAISER, W. (ed.): *Le commerce de captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XVe.-XVIIIe. siècle*, Roma, 2008.

MARTÍNEZ VALVERDE, C.: “Constitución y Organización de la Armada de Felipe V”, en *Temas de Historia Militar*, I, Madrid-Zaragoza, 1982-1983, pp. 263-311.

-----, “La campaña de D. Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla del Cabo Sicié (1742-1744)”, en *Revista de Historia Naval*, 2, Madrid, 1983, pp. 5-28.

MARURI VILLANUEVA, R.: “Ensenada y el real Astillero de Guarnizo”, en *Cuadernos de Investigación histórica, Brocar*, 25, 2001, pp. 123-135.

MATEOS DORADO, D.: “La actitud de Carlos III durante el año “sin rey” (1758-1759)” en *Actas del Congreso sobre Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, t. I, pp. 299-321.

MEIJIDE PARDO, A.: “Contribución a la historia naval de Galicia. Los arsenales de El Ferrol en el siglo XVIII”, en *Congreso Internacional de Historia de los Descubrimientos*, Lisboa, 1961.

-----, *La invasión inglesa en Galicia en 1719*, Santiago de Compostela, 1970.

-----, *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, 1984.

MELENDRERAS GIMENO, M. C.: *Las campañas de Italia durante los años 1743-48*, Murcia, 1987.

MELLAFE, R.: *La esclavitud en Hispanoamérica*, Buenos Aires, 1972.

MERCAPIDE COMPAINS, N.: *Crónica de Guarnizo y su real astillero*, Santander, 1974.

MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.

-----, "Buques y arsenales de la Ilustración" en *Temas de Historia militar, I Congreso de Historia Militar*, Zaragoza, 1982, Madrid, 1983, pp. 313-326.

-----, "La misión de Antonio de Ulloa en Europa" en *Revista de Historia Naval*, 4, 1984, pp. 5-22.

-----, "La Armada en el siglo XVIII", en *Historia Social de las Fuerzas Armadas españolas*, vol. II, Madrid, 1986, pp. 85-147.

MESTRE PRAT DE PÁDUA, M.: "La construcción naval de guerra en la España del XVIII. El marco legal de los procesos de financiación", en *El derecho y el mar en la España Moderna*, C. MARTÍNEZ SHAW (ed) Granada 1995. pp. 299-323.

MIJARES PÉREZ, J.: "Programa político para América del marqués de la Ensenada" en *Revista de Historia de América*, Madrid, nº 81, (1976), pp. 82-129.

MIRABET CUCALA y LÓPEZ MIGUEL, O.: "La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza", en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 217-239.

MOLINA CORTÓN, J.: "La conspiración contra Ensenada. Victoria de las intrigas británicas y debilidad de Fernando VI", en *Historia* 16, nº 233, (1995), pp. 39-46.

-----, *José de Carvajal. Un ministro para el reformismo borbónico*, Cáceres, 1999.

-----, *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*, Badajoz, 2003.

MOLLAT, M. (ed.): *Course et Piraterie*, París, 1975.

MORALES HERNÁNDEZ, J. L.: "Jorge Juan en Londres" en *Revista General de Marina*, nº 184, (1973), pp. 663-670.

-----, "La Marina en la segunda mitad del siglo XVIII", en *II Centenario de las enseñanzas de Ingeniería naval*, Madrid, 1975, pp. 87-103.

MORENO DE GUERRA, J.: *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardiamarinas*, Madrid, 1913.

MOZAS MESA, M. D.: *Don José de Carvajal y Lancáster, ministro de Fernando VI: apuntes de su vida y labor política*, Jaén, 1924.

MÜHLMANN, R.: *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975.

NAVARRO GARCÍA, L.: *Hispanoamérica en el siglo XVIII*, Sevilla, 1975.

-----, "La Casa de la Contratación en Cádiz" en *La burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*, Cádiz, 1976, pp. 41-82.

-----, "Carlos III y América", en *La América española en la época de Carlos III. Archivo General de Indias 1785-1985*, Sevilla, 1986.

-----, "La política indiana", en *Historia general de España y América*, T. XI-1, Madrid, 1989, pp. 3-64.

O'DOGHERTY SÁNCHEZ, A.: *Política naval de Carlos III*, tesis doctoral inédita, Universidad Complutense, Madrid, 1952.

-----, *La Armada y el Ejército en el siglo XVIII: la equiparación militar*. Madrid, 1962.

O'DOGHERTY, P.: "La ciencia naval en el siglo XVIII", *Ingeniería naval*, Madrid, 1973.

-----, *Jorge Juan y la construcción naval española en el siglo XVIII*, Madrid, 1987.

-----, "La construcción naval en la Península", en *España y el mar en el siglo de Carlos III*, pp. 93-118.

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: "La Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval", en *La Orden de Malta, la mar y la Armada, X Jornadas de Historia Marítima 9-11 de mayo 1994*, Madrid, 1994, pp. 19-30.

-----, "La Orgánica naval", en *España y el mar...*, pp. 347-387.

-----, *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*, Madrid, 1999.

-----, *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, Madrid, 2004.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*, San Sebastián, 1997.

OGELSBY, J. C. M.: "Spain's Havana Squadron and the prevention of the balance of powers in the Caribbean, 1740-1748", en *Hispanic American Historical Review*, 49, 1969, pp. 473-488.

OLAECHEA, R.: "La diplomacia de Carlos III en Italia", en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 8-9, 1988-90, pp. 147-166.

-----: "Contribución al estudio del "Motín de Esquilache" (1766)", en *Tiempos Modernos*, Revista electrónica, 8, 2003.

OLESA MUÑIDO, F. F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España en los siglos XVI y XVIII*, 2 vols. Madrid, 1968.

ORELLANA, E. J.: *Historia de la Marina de Guerra española desde sus orígenes hasta nuestros días*, Barcelona, 1993.

ORTEGA MEDINA, J.: *El conflicto angloespañol por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, México, 1981.

O'SCANLAN, T.: *Diccionario Marítimo español*, Madrid, 1974.

OTERO LANA, E.: "El curso marítimo español y sus limitaciones bélicas" en *Actas del IV simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 24-28 de noviembre de 1997*, Madrid, 1999, pp. 383-397.

-----, "El problema de la disciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles", en *Derroteros de los Mares del Sur*, Lima, 6, 1998, pp. 155-167.

-----, "Los elementos de la guerra de corso", en *Revista Naval*, Montevideo, 1998, pp. 67-78.

-----, "La relación de presas en 1740 en la Biblioteca Nacional. Un documento propagandístico", en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 67, 1999, pp. 63-79.

-----, "El curioso diario de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belafonte (1762)" en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 83, 2003, pp. 7-21.

-----, *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, 2004.

OYARZÁBAL, I.: *El capitán general de la Armada D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria y su tiempo*, Madrid, 1983.

OZANAM, D.: (ed.), *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia entre Carvajal y Huéscar, 1746-1749*, Madrid, 1975.

-----, "Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)", *Cuadernos de Investigación Histórica*, 4, Madrid, 1980, pp. 67-124.

-----, "La diplomacia de los primeros Borbones (1714-1759)" en *Cuadernos de investigación histórica*", nº 6, (1982), pp. 169-193.

-----, "La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI", en *Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal, tomo XXIX, Madrid, 1985, pp. 443-699.

-----, "Política y amistad: Choiseul y Grimaldi", en *Actas del Congreso internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Madrid, 1989, t, I, pp. 213-237.

-----, *Les diplomats espagnols du XVIII siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*, Madrid, 1998.

-----, (ed) *Un español en la Corte de Luis XV. Cartas confidenciales del embajador Jaime Masones de Lima, 1752-1754*, Alicante 2002.

-----, "La crisis de las relaciones hispano-francesas a mediados del siglo XVIII. La embajada de Jaime Masones de Lima (1752-1761)", en *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, vol. 5, 14, 2006,

-----, *Los capitanes y comandantes generales de provincias en la España del siglo XVIII*, Córdoba, 2008.

PALACIO ATARD, V.: *El Tercer Pacto de Familia*, Madrid, 1945.

-----, "Las embajadas de Abreu y Fuentes en Londres, 1754-1761" *Simancas, I*, Valladolid, 1950.

-----, "La política internacional del reinado de Carlos III" en *Revista de Estudios Americanos*, vol. XIX, nº 100, (1960), pp. 99-103.

-----, "La neutralidad vigilante y constructiva de Fernando VI" en *Hispania*, Madrid, 1976, pp. 301-320.

-----, "La Monarquía reformadora", en *Historia de España de Menéndez Pidal*, vol. XXIX, Madrid, 1985, pp. XI-LXXII.

----- (coord.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989.

-----, "Paz con Marruecos y guerra con Argel. Los Turcos", en *España y el mar*, pp. 387-402.

-----, *Carlos III, el rey de los ilustrados*, Barcelona, 2006.

- PANDO VILLARROYA, J. L.: *La Intendencia de la Armada*, Madrid, 1982.
 -----, *La administración en la Armada española*, Madrid, 1985.
- PARCERO TORRE, C. M.: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*, Ávila, 1998.
- PARES, R.: *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Londres, 1963.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, 1873.
- PERALTA, V.: *Patrones, clientes amigos. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2006.
 -----, "Camaradas, políticos y paisanos. Amistad y clientelismo entre el virrey de Nueva Granada Sebastián de Eslava y el marqués de la Ensenada (1741-1754)", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, (en línea), 7, 2007, <http://nuevomundo.revues.org>.
- PEREIRA IGLESIAS, J. L. (coord.): *Felipe V de Borbón (1701-1746). Actas del Congreso de San Fernando (Cádiz), de 27 de noviembre a 1 de diciembre de 2000*, Córdoba, 2002.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, 2006.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURRADO, C.: "El Almirantazgo del Infante D. Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina", en *Anuario de Historia del Derecho español*, 74, 2004, pp. 409-476.
- PÉREZ SAMPER, M^a A.: "El rey y la Corte. Poder y ceremonia. Un ejemplo: el acceso al trono de Carlos III" en *Actas del congreso internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Madrid 1989, pp. 551-568.
 -----, *Las monarquías del Absolutismo Ilustrado*, Madrid, 1993.
 -----, *La vida y la época de Carlos III*, Madrid, 1998.
 -----, *La España del siglo de las Luces*, 2000.
 -----, *Isabel de Farnesio*, Barcelona, 2003.

PÉREZ TURRADO, G.: *Armadas españolas en Indias*, Madrid, 1992.

PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M. T.: *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, 1992.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *El hombre frente al mar: naufragio en la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1996.

----- “La Marina de Guerra Española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718), en *Revista General de Marina*, 8, Madrid, 1980.

----- *Política naval en el Atlántico*, Sevilla, 1982.

-----, *Los hombres del océano*, Sevilla, 1992.

----- y TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada del mar del Sur*, Sevilla, 1987.

PERONA TOMÁS, D.: *Orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, 1998.

PI CORRALES, M. de P. (ed.): *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, Cuadernos de Historia Moderna, Anejos, 5, Madrid, 2006.

PIÑÓN, R.: “De Felipe V a Carlos III. La lucha por el mar”, en *Aventura de la Historia*, Madrid, 50, diciembre- 2002,

PLACER CERVERA, G.: “La bahía de La Habana. Apuntes para su historia militar” en *Revista de Historia Naval*, 73, 2001, pp. 59-73.

PLAZA, A., de la: *Archivo General de Simancas, Guía del Investigador*, Madrid 1992.

PULIDO BUENO, I.: José Patiño. *El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.

QUINTERO GONZÁLEZ, J.: “El arsenal de La Carraca en tiempos de Patiño”, en *Milicia y Sociedad en la baja Andalucía (siglos XVIII y XIX)*, Sevilla, 1999, pp. 769-781.

-----, *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Madrid, 2000.

-----, “La Carraca: un arsenal para la política naval de Felipe V”, en PEREIRA IGLESIAS, J. L. (coord.): *Actas del Congreso internacional sobre Felipe V de Borbón*, Córdoba, 2002.

-----, Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777, Cádiz, 2003.

-----, "La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca", en *Tiempos modernos*, revista informática, 2003-4, pp. 1-12.

-----, "La administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca (1717-1776)", en *Revista de Historia Naval*, 82, 2003, pp. 51-63.

-----, "La defensa de la bahía de Cádiz durante la Guerra de la Oreja de Jenkins", en *Actas del Congreso Internacional: Fortificaciones Costeras*, San Fernando, 2004.

-----, "La arboladura en la construcción naval en madera. Siglo XVIII, complejidad y debate", en *Revista de Historia naval*, 87, 2005, pp. 81-94.

RAHN PHILLIPS, C.: "Naval Recruitment and Basque Resistance in Early Modern Times", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 5. 2006, pp. 173-185.

RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española, 1730-1980*, Madrid, 1980.

RAMOS GÓMEZ, L. J.: *Noticias secretas de América. Jorge Juan y Antonio de Ulloa*, Madrid, 1991.

RIVAS FABAL, J. E.: *Historia de la Infantería de Marina española*, Madrid, 1970.

RODRIGUEZ CASADO, V.: *Jorge Juan en la corte de Marruecos*, Madrid, 1941.

-----, "Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano", en *Revista de Indias*, 16, 1944, pp. 227-266.

-----, *Política marroquí de Carlos III*, Madrid, 1946.

-----, "El Ejército y la Marina en el reinado de Carlos III", en *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 3, Lima, 1956-57, pp.

-----, *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid, 1962.

-----, "Política y reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV, Sevilla, 1968, pp. 601-618.

-----, "La Marina", en *Historia general de España y América*, t. X-2, Madrid, 1989, pp. 187-199.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A.: *La Intendencia en la Armada*, Barcelona, 1996.

RUIGÓMEZ, M. P.: "La política exterior de Carlos III" en *Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal, tomo XXXI, volumen II, Madrid, 1985, pp. 365-447.

RUMEO DE ARMAS, A.: "La política naval", en *España y el mar...*, pp. 21-51.

SAAVEDRA, P. y SOBRADO, H.: *El siglo de las luces. Cultura y vida cotidiana*, Madrid, 2004.

SÁNCHEZ DONCEL, G.: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Toledo, 1991.

SARRAILH, J.: *La España ilustrada de la segunda mitad del s. XVIII*, Madrid, 1974.

SEGARRA, A y RUIPÉREZ, N.: "La deserción en la Marina española del siglo XVIII", en *Revista de Historia Naval*, 35, 1991, pp. 63-76.

SELLÉS, M. A.: "Ciencia y profesión militar en la Marina española del siglo XVIII," en *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, 1995, pp. 395-406.

SERRANO ÁLVAREZ, J. M.: "La gobernación de Cartagena y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII", en *Revista de Historia Militar*, 98, 2005, pp. 37-74.

-----, "Juan de Acosta y la construcción naval de La Habana, 1717-1740", en *Revista de Historia Naval*, 93, 2006, pp. 7-32.

----- y KUETHE, A. J.: "El astillero de La Habana y Trafalgar", en *Revista de Indias*, 241, 2007, pp. 763-776.

SOLER PASCUAL, E.: *Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del s. XVIII*, Barcelona, 2000.

STEIN, S. J. y STEIN, B. H.: *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, 2002.

-----, *El apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*, Barcelona, 2004.

TALIANI, F. M.: *El cardenal Alberoni*, Madrid, 1951.

TELLEZ ALARCIA, D.: "La misión secreta de D. Ricardo Wall en Londres (1747-1748)", en *Brocar*, 24, 2000, pp. 49-71.

-----, "El caballero D. Ricardo Wall y la conspiración antisenadista" en *Ministros de Fernando VI*, J. M. DELGADO BARRADO y J. L. GÓMEZ URDÁÑEZ, (coords.) Córdoba, 2001, pp. 93-141.

-----, "Guerra y Regalismo a comienzos del reinado de Carlos III. El final del ministerio Wall", en *Hispania*, 209, 2001, pp. 1051-2001.

-----, "La supuesta anglofilia de D. Ricardo Wall. Filias y fobias políticas durante el reinado de Fernando VI", en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 21, 2003, pp. 501-536.

-----, "Anson, Wall y el papel del "Lago español" en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762)", en *Asociación Tiempos Modernos, Tiempos Modernos*, (en línea), 11, 2004, pp. 1-8. <http://www.tiemposmodernos.org>.

-----, "Las intrigas cortesanas durante el reinado de Fernando VI", en *Actas del Congreso internacional sobre el Padre Isla*, León, 2005, pp. 285-298.

-----, *Absolutismo e Ilustración en la España del s. XVIII. El despotismo ilustrado de Ricardo Wall*, Madrid, 2008.

-----, *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*, Madrid, 2008.

TORMO, M.: *La Armada en el reinado de los Borbones*, Barcelona, 1949.

TORNERO TINAJERO, P.: "Comerciantes, hacendados y política mercantil en Cuba. La rivalidad Cádiz-Estados Unidos", en *Andalucía en el siglo XVIII, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América, marzo, 1984*, Sevilla, 1985, pp. 119-145.

----- *Crecimiento económico y transformaciones sociales: esclavos, hacendados y comerciantes en la Cuba colonial (1760-1840)*, Madrid, 1996.

TORRES RAMÍREZ, B.: *La Compañía gaditana de negros*, Sevilla, 1973.

-----, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.

-----, *La Marina en el gobierno y administración de Indias*, Madrid 1992.

TORRES SÁNCHEZ, R. (ed.): *Capitalismo mercantil en la España del s. XVIII*, Pamplona, 2000.

-----, (ed.): *War, State and Development. Fiscal-Military Status in the Eighteenth Century*, Pamplona, 2007.

TORREJÓN CHAVES, J.: "La Artillería en la Marina española del siglo XVIII" en *Militaria: revista de cultura militar*, 10, 1997, pp. 291-324.

VÁLGOMA, D. de la BARON DE FINESTRAT: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, 7 vols. Madrid, 1945-1954.

VALLE MENÉNDEZ, A. DEL: *Juan Francisco de Güemes y Horcaditas, primer conde de Revillagigedo, virrey de México. Historia de un soldado*, Santander, 1998.

VALSECCHI, F.: "La política italiana de Alberoni. Aspectos y problemas", en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 2, Madrid, 1978, pp. 380-429.

VAZQUEZ LIJÓ, J. M.: *La Matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, 2007.

VELÁZQUEZ, M^a C.: *La España de Carlos III según los embajadores austriacos*, México, 1963.

VILA VILAR, E.: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, 1977.

-----"Las Ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias", en *Anuario de Estudios Americanos*, 39, 1984, pp. 275-337.

VIDAL, J. J. y MARTÍNEZ RUIZ, E.: *Política interior y exterior de los Borbones*, Madrid, 2001.

VIGÓN SÁNCHEZ, A. M.: *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán*, Madrid, 1985.

VILA VILAR, E. y KUETHE, A. J.: *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, 1999.

VIVAS PINEDA, G.: "Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 357-377.

VOLTES, P.: *Felipe V fundador de la España contemporánea*, Madrid, 1991.
-----, *Fernando VI*, Barcelona, 1996.

VV.AA., *América latina en la época colonial*, Barcelona, 2002.

VV.AA. *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*, San Sebastián, 1992.

WALKER, G.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Madrid, 1979.

ZAPATERO, J. M.: *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, 1990.

Apéndice Documental