

LA CARRERA Y EL INFORTUNADO NAUFRAGIO DEL NAVÍO DE GUERRA *CASTILLA* EN EL PUERTO DE VERACRUZ EL 30 DE NOVIEMBRE DE 1771 (*)

Rafal REICHERT
Doctor en Historia

EL presente trabajo surgió del interés en explicar los acontecimientos a que hubieron de enfrentarse el virrey Francisco de Paula Bucareli y Ursúa y las autoridades de Veracruz, después del infortunado naufragio en el puerto novohispano, el 30 de noviembre de 1771, del navío de guerra *Castilla* a causa de un fuerte temporal del norte. Con este fin se inició una búsqueda de información tanto sobre las características del navío y su historial al servicio en la Real Armada española como sobre el accidente y las decisiones que se tomaron tras el hundimiento. El trabajo se basa principalmente en fuentes primarias provenientes de los ramos Correspondencia de Virreyes, Correspondencia de Diversas Autoridades, Marina e Indiferente Virreinal del Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN), complementadas con información adicional extraída del ramo Contratación del sevillano Archivo General de Indias (en adelante AGI) y de la bibliografía naval española.

La construcción del navío y su servicio en la Real Armada

Con 53 metros de eslora, 16 de manga y ocho de calado, el *Castilla* fue diseñado como navío de guerra de dos puentes, lo que le permitía portar 64 cañones. Para su construcción se empleó el sistema español de Antonio de Gaztañeta, empleado en los años veinte del siglo XVIII, cuya innovación más importante fue alargar los cascos de los buques.

Antes de Gaztañeta se mantenía el sistema de construcción naval utilizado para los grandes galeones, con una relación eslora-manga de dos y medio,

(*) «Este artículo forma parte del proyecto financiado por el PRODEP con clave: UNICACH-PTC-066/11230».

proporción que el constructor vasco prolongó hasta tres, lo que permitió aumentar el tamaño de los buques y reforzar su casco, si bien forzando su arqueo peligrosamente. Este hecho influyó en la reducción del calibre de los cañones montados a bordo, que debía ser menor de 24 libras (1).

En lo que se refiere al *Castilla*, se sabe que este navío fue construido en catorce meses en el astillero de Ferrol y botado a principios del año 1751 (2). Cabe mencionar que se trataba del tercer navío de línea que portaba este nombre en la Real Armada española. Su primer antecesor, construido en 1730, portaba 62 cañones y terminó su servicio seis años más tarde en La Habana, donde se desarmó y se aprovecharon sus maderas para la construcción de otras embarcaciones. El segundo fue botado en 1737. Portaba 60 cañones y naufragó en las Indias en 1751 (3).

Tras su botadura, en 1751, el *Castilla* fue enviado a su primera misión en América bajo el mando del capitán de navío Gutierre de Hevia y Valdés. Desde entonces hasta 1755 formó parte de la escuadra anclada en el puerto de La Habana, en unión del navío *Europa*, las fragatas *Aurora* y *Bizarra* y el paquebote *Diligente*. Las principales obligaciones de dicha fuerza eran combatir el corso y el comercio ilícito extranjero, además de repartir los situados en el Gran Caribe y proteger los barcos que se dirigían con caudales a la metrópoli (4).

Entre mayo de 1756 y marzo de 1757 el *Castilla* realizó misiones de patrullaje en el Atlántico. Además, durante ese tiempo participó en la escolta de tropas a Canarias y Ceuta. En abril de 1759 Pedro González de Castejón se convirtió en su comandante. Un año después, el buque se encontraba en la bahía de Cádiz cargado con los caudales provenientes de Nueva España. El 7 de septiembre de 1760, al mando del capitán Francisco María Espínola, zarpó de Cádiz rumbo a Cartagena de Indias, llevando a bordo al flamante virrey de Nueva Granada, Pedro Mesía de la Cerda y Cárcamo (marqués de la Vega de Armijo). Tras casi dos meses de navegación, ancló por fin en el puerto cartaginense, donde permanecería inmovilizado prácticamente todo el año 1761, hasta que, a principios de octubre, fue enviado a La Habana tras ser sustituido en el puerto novogranadino por el navío *Neptuno*, en cumplimiento de la orden de que de las escuadras de los puertos cubano y cartaginense intercambiasen anualmente sendos navíos (5).

(1) MANERA REGUEYRA, Enrique: «La política naval española del rey Carlos III», en *Revista General de Marina*, agosto 1986, t. 211. Madrid, p. 192.

(2) VEGA BLASCO, Antonio de la: «La infraestructura naval del Siglo de las Luces», en *Revista de Historia Naval*, año XVIII, núm. 71. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2000, p. 39.

(3) El astillero constructor de este buque ha sido puesto en entredicho por varios autores. Véanse ANCA ALAMILLO, A.: «Un navío que nunca existió: el *Castilla* construido en Esteiro en 1751», en *Revista de Historia Naval*, núm. 118, 2012, pp. 111-119, y GARCÍA-TORRALBA, E.: «A propósito del navío *Castilla*», en *ibidem*, núm. 120, 2013, pp. 99-106. (*N. de la R.*)

(4) MARTÍNEZ-VALVERDE Y MARTÍNEZ, Carlos (dir.): *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Madrid, 1957, p. 231.

(5) PARCERO TORRE, Celia M.^a: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Junta de Castilla y León, Valladolid, 1998, p. 63.

En junio de 1762, durante el ataque inglés a La Habana, el *Castilla* se hallaba con el navío *Vencedor* en la bahía de Campeche. Había zarpado de La Habana un mes antes del asalto para escoltar al puerto cubano al navío *Tridente* y a la fragata *Águila*, que llevaban los caudales desde Veracruz. Con la ocupación del puerto cubano, dichos barcos debieron pasar casi un año en aguas del golfo de México, entre los puertos de Campeche y Veracruz, para finalmente, en 1763, partir rumbo a Cádiz, adonde llegaron a principios de noviembre. Después, el *Castilla* fue enviado a La Carraca, y allí pasaría medio año sometido a varias obras y modificaciones. En 1765, en compañía de la urca *San Juan* y de tres fragatas mercantes, regresó al Caribe para incorporarse a la escuadra de Cartagena de Indias (6). Desde dicho puerto participó en acciones de vigilancia y en la lucha contra el comercio clandestino en las costas del virreinato novogranadino. En el verano de 1767, el navío varó en Cartagena sobre el bajo de La Sabanilla, por lo que se planteó la posibilidad de darlo de baja en el acto, o bien hacerlo en La Habana tras enviarlo a Veracruz con azogues. Sin embargo, el accidente no resultó a la postre tan grave como se presagiaba y, después de unos pequeños arreglos, en marzo de 1768 el buque realizó su nueva misión llevando el metálico a España y los situados para las islas de Barlovento y Nueva Orleans, los cuales se desembarcaron en La Habana (7). A principios del siguiente año el navío, esta vez bajo el mando del capitán de navío Juan Manuel Pérez de Alderete (marqués de Casinas), se encontraba nuevamente en Cádiz, para ser carenado. Puesto a flote en marzo de 1770, el *Castilla* puso proa, una vez más, a Veracruz, adonde llegó dos meses después (8).

Desde entonces, el buque ancló en dicho puerto, desde donde llevó a cabo misiones de transporte de situados; como en mayo de 1771, cuando se le envió a Santo Domingo para entregar a la caja real de esta ciudad 195.000 pesos, a cuenta de los ocho meses del situado correspondiente al año 1769 (9). Además de transportar el tabaco de La Habana, como ocurrió en febrero de 1771, cuando salió del puerto cubano con 121 cajones de diferentes calidades labrados en piedra de tabaco (10).

El infortunado naufragio del *Castilla*

A mediados de septiembre de 1771, las autoridades reales comenzaron a planear el viaje del *Castilla* a Cádiz. El marqués de Casinas, los oficiales reales de Veracruz y los comerciantes acordaron alquilar para la travesía el

(6) AGI, Contratación, vol. 1663.

(7) AGN, Indiferente Virreinal, caja 4917, exp. 45. Para el Real Erario, cargaba más de un millón y medio de pesos, y para los presidios, más de dos. Dentro de la cantidad para los situados se incluyeron 400 000 pesos para las rentas de tabaco en La Habana.

(8) AGI, Contratación, vol. 5514.

(9) AGN, Indiferente Virreinal, caja 4169, exp. 30.

(10) *Ibíd.*, caja 4194, exp. 40.

navío particular *San Nicolás de Bari*, propiedad de la Casa de Urtariz. Asimismo, se aceptó que los caudales y mercancías fuesen depositados en ambos buques (11), de manera que el 23 de septiembre se comenzaron a cargar en los navíos pertrechos, víveres, mercancías y remesas, operación que no concluiría hasta el 20 de noviembre. Al cerrar el registro, el *Castilla* llevaba:

- 2.391.988 pesos y 6 reales en plata acuñada para España,
- 6.848 pesos y 4,5 reales en plata acuñada para La Habana,
- 30.018 pesos en oro acuñado para España,
- 19 cajones de plata labrada para España,
- 885 zurrones y tercios de grana fina para España,
- 100 zurrones de cacao para el rey,
- 5 cajones de vainilla (uno de ellos para el rey),
- 1 baúl y 6 cajones de instrumentos astronómicos para la Real Academia de París,
- 5.849 planchas de cobre para el rey.

Por otra parte, en el *San Nicolás de Bari* se embarcaron:

- más de 1,3 millones de pesos en plata acuñada,
- 5.500 de oro acuñado,
- un poco de plata y oro labrados,
- más de 2.600 zurrones de grana,
- 2.848 pesos y 4,5 reales para La Habana (12).

Al parecer, los buques estaban preparados para partir hacia la metrópoli, cuando el 23 de noviembre Bernardo de Amat (el capitán de la maestranza del puerto de Veracruz) informó de que había problemas con el velamen del *Castilla*, ya que las lonas del trinquete y la gavia se encontraban muy maltratadas; además, señaló que al buque le faltaban el foque y un ancla, pues solo llevaba dos a bordo, y que varios cabos y cables adolecían de un grave desgaste. Por último, el funcionario observó que la balandra de resguardo *Belona* no se encontraba pertrechada con sus lonas del velamen (13). Así las cosas, se optó por suspender la partida de la escuadra hasta que se solventaran estas carencias.

En la noche del 30 de noviembre, mientras se hacían los arreglos, cayó sobre el puerto de Veracruz un fortísimo norte que hizo varar varias embarcaciones amarradas a las argollas del castillo de San Juan de Ulúa. Entre ellas se hallaba el *Castilla*, que siendo la primera en perder sus cuatro estachas, ensoguada fue arrastrada al arrecife de los Hornos, donde naufragó. El teniente de navío Juan Félix de Tejada, quien se encontraba a bordo del buque cuando sucedieron los hechos, describió así el accidente:

(11) AGN, Marina, vol. 31, ff. 312r-314v.

(12) *Ibidem*, vol. 33, ff. 51 y 52.

(13) *Ibidem*, ff. 72r-73r.

«El Buque desde el mismo instante que le faltaron sus amarras, asegurando a Vuestra Excelencia que el furioso ímpetu del viento fijo por el Norte, lo expuso casi a zozobrar al tiempo de varar, en cuyo motivo se dispuso picar los palos, que se logró cayendo prontamente sobre la banda de babor en términos que apuntaban el costado apoyado en el fondo de arena, entre el bajo nombrado de la Alabandera y arrecife de los Hornos, única más favorable situación en esta Bahía que proporcionó salvar la tripulación, guarnición y da esperanzas de conseguirlo igualmente con la carga» (14).

En otra descripción, Tejada da más detalles sobre la maniobra de salvamento del navío:

«Se aceptó picar los palos mayor y mesana por hallarse el buque casi zozobrado y a cuatro minutos después el de trinquete necesitando ese solo la ayuda de hacha, pues a los primeros solo se les picó las jarcias y algunos pocos golpes de hacha a el mayor, que no necesitó más por lo tumbado del buque, y el del bauprés fue arrastrado por el de trinquete. Se siguió sacando la caña del timón, disponiendo las bombas de las que de dos solo se pudo hacer uso, arbolando un mastelero de juanete hasta que el buque llegó a tener en la bodega el mismo nivel del agua que la mar, y habiendo cortado las jarcias de sotavento, como a las nueve de la mañana. Pues a esta hora dejaron de servir los palos de apoyo y sostén por estar clavados en la arena, y a este tiempo no pudiendo resistir el navío por haber varado más hacia ellos por la proa, se dio fondo a un ancla, la única de a bordo. Después de varados para que sostuviese la cabeza y no fuese a más agua con la dirección como se inclinaba a un bajo de piedras que distaba de ella, como a un tiro de pistola» (15).

La relación del oficial real nos permite barruntar el heroico esfuerzo de la tripulación tras el accidente. A su vez, es un importante testimonio tanto histórico como arqueológico, ya que ofrece una secuencia completa de las sucesivas acciones de respuesta a un accidente marítimo desde el momento de desatarse el peligro: la pérdida del control del barco a causa del temporal, los fallidos intentos de salvarlo activando el ancla y cortando los mástiles, hasta, finalmente, concluir con la varada del *Castilla* en el arrecife de los Hornos.

A las 11.30 del 1 de diciembre de 1771, aprovechando que el viento amainaba, se celebró una junta a bordo del *Castilla*, en la que los oficiales del barco (el primer guardián, Sebastián Ponce; el segundo calafate, Juan Fernández; el segundo contramaestre, Francisco Rodríguez; el primero, Jaime Martínez; el segundo piloto, Baltasar Pardo, y los oficiales de guerra) decidieron abandonar el buque. Con el apoyo de las lanchas de este y de otra proveniente del castillo de San Juan de Ulúa se comenzó a evacuar a la gente de guerra,

(14) AGN, Correspondencia de Virreyes, serie II, vol. 19, ff. 199r-251r. Información sobre naufragios en Veracruz.

(15) *Ibíd.*

los marinos y el armamento ligero. Al parecer, entre las tres y las tres y media fueron trasladados al castillo los últimos hombres de mar y guerra. A bordo del *Castilla* solo quedaron Félix Tejada, un sargento y el alférez de navío don Joseph Ramírez, quienes, verificada la última inspección del buque, se trasladaron a tierra en una lancha. Según la relación de Tejada, durante la evacuación no hubo desgracias personales (16).

En los días siguientes comenzaron los trabajos de recuperación de la carga, pertrechos y utensilios del *Castilla*, efectuados por ocho lanchas pesqueras y un contingente de buzos. Las relaciones del marqués de Casinas, del gobernador y de los oficiales reales de Veracruz coincidieron en que para el 8 de diciembre solo quedaban dos barcos trabajando en el rescate. Asimismo, Casinas mencionó sus intentos por poner el *Castilla* a flote, para lo que obligó a inspeccionar el casco del buque. Sin embargo, el capitán de la maestranza, sus maestros y sus buzos le informaron de que ya no era posible salvar el navío (17), así que se continuó extrayendo pertrechos, jarcia, utensilios y carga, de la cual, hasta el 25 de diciembre, se habían recuperado 777 zurrones de grana, 96 de cacao, 4 cajas con vainilla, 1 baúl y 5 cajas con instrumentos astronómicos (18). La artillería, por falta de embarcaciones adecuadas, se dejó en el mar, con marcas que facilitarían su rescate cuando hubiese oportunidad de llevarlo a cabo (19).

Cabe señalar que, pasado el temporal, se procedió a evaluar los daños causados a los buques fondeados en San Juan de Ulúa. En este sentido, el 4 de diciembre de 1771, el capitán de la maestranza del puerto de Veracruz, Bernardo Amat, presentó un informe donde señalaba que

«el navío de guerra de Su Majestad *Castilla* se halla totalmente desfondeado (*sic*) de popa a proa, y todo recostado y enterrado en la arena por la banda de estribor en el arrecife de los Hornos. Se sacan todos los fragmentos que el tiempo y la diligencia permiten, y se han echado al agua los cañones de la segunda batería con sus guías para extraerlos en ocasión oportuna. Los buzos trabajan con el fin de subir la carga, cosa difícil por cubrir el mar los entrepuentes.

»El navío particular *San Nicolás de Bari*, que hace de almiranta, ha estado varado cerca de la isleta del Castillo de San Juan de Ulúa por la parte sureste, habiendo sido preciso a librarlo de su carga, con lo que se consiguió ponerlo a flote. Se ha lastimado el tajamar, serviola y gambotas de proa; ahora se está componiendo hasta que la Maestranza pueda reconocer si tiene más que reparar, y ponerle el mascarón que se lo arrancó el golpe de una urca.

»La urca *Peregrina* se soltó de sus amarras noroeste y ha estado también en bastante peligro, aunque se evitó su pérdida, y sólo durante la maniobra se perdió su bote auxiliar.

(16) *Ibidem*.

(17) *Ibidem*.

(18) AGN, Marina, vol. 33, ff. 112 y 116.

(19) AGN, Correspondencia de Virreyes, serie II, vol. 19, ff. 199r-251r.

»Las urcas *San Carlos* y *San Juan* (20) han padecido quebranto en sus costados al golpearse entre ellas, por haberle faltado su cabo noroeste a la segunda y se están ya reparando con la brevedad posible.

»La balandra de S. M. *Belona* recibió graves golpes de la muralla de las argollas del castillo y estuvo a punto de perderse. Hizo hasta 120 pulgadas de agua por hora, al presente hace sólo 80, y se está descargando con la mayor prontitud para descubrirle la quilla y reconocer si está en estado de servicio.

»Al navío particular, nombrado *Begoña*, le faltaron sus cabos noreste y un noroeste pero no tuvo otro quebranto» (21).

Según Bernardo Amat, a todos los buques mencionados, excepto al *Castilla*, se les proveyó de cabos y áncoras para reemplazar lo perdido durante el temporal del 30 de noviembre de 1771.

Acuerdos para que el *Begoña* reemplazara al *Castilla* en el viaje a La Habana

Desde las primeras noticias de que el *Castilla* había quedado inmovilizado, el virrey Bucareli, el marqués de Casinas, el gobernador y los oficiales reales de Veracruz buscaron la manera de reemplazar el buque y que no se retrasara demasiado la partida de la escuadra hacia La Habana y Cádiz. Sin embargo, el asunto se agravó cuando el segundo navío de dicho convoy, el *San Nicolás de Bari*, también se vio afectado por el temporal. Calculando que su reparación habría de llevar más de treinta días, ya que en el puerto faltaba madera adecuada para practicarla, el marqués de Casinas propuso que se adaptasen el navío *Begoña*, de 32 cañones, y la fragata *San Carlos*, de ocho, buques particulares que se hallaban en buenas condiciones de seguridad. Casinas mencionó que, una vez ejecutadas las obras necesarias para que cupiesen todos los pertrechos, el armamento y las municiones, así como los oficiales, la tropa y los marinos, los buques fuesen enviados a La Habana, donde caudales y cargamento se trasladarían a dos navíos de guerra de aquel apostadero naval (22). Así comenzaron los largos debates entre los oficiales, quienes buscaban una solución cómoda: que en poco tiempo se adaptaran el *Begoña* y la *San Carlos* para recibir el cargamento y la gente a su bordo. Además, después de que Bernardo Amat practicase una nueva inspección del *San Nicolás de Bari*, resultó que el buque no había sido tan afectado por el temporal como se había creído al principio; solo necesitaba unos trabajos en el tajamar y las gambotas de proa, trabajos que por otra parte ya estaban muy avanzados (23).

(20) Es interesante mencionar que en esas urcas se previó enviar al batallón de Flandes de regreso a España. AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 23, ff. 12-16.

(21) AGN, Correspondencia de Virreyes, serie II, vol. 19, ff. 199r-251r.

(22) *Ibidem*.

(23) *Ibidem*.

Se estimó que, para arreglar y adaptar los navíos que hiciesen la travesía a La Habana, se necesitaban 800 pesos de a ocho reales, que se acordó pagar de acuerdo con el siguiente reparto: un tercio por parte de la Real Hacienda, y los restantes, por parte de la Junta de Comerciantes de Veracruz y de avería. En el caso del *Begoña*, se mandó habilitar espacios para la gente de guerra, hacer un cuarto con llave para depositar la plata, ampliar camarotes e instalar un nuevo fogón. En cuanto al *San Nicolás de Bari*, se recomendó reforzar el piso para las piezas de artillería pesada, así como aumentar los espacios para la tropa (24).

Mientras se intentaba llegar a un acuerdo sobre la remodelación de los barcos, hubo que decidir sobre la marcha cómo abonar el servicio a los pescadores que estaban descargando y trasladando el cargamento, tanto del *Castilla* como del *San Nicolás de Bari*, y dónde almacenar la mercancía descargada, que por falta de espacio en los almacenes reales estaban saturando el muelle del puerto. De inmediato, la Junta de Comerciantes se comprometió a pagar por el servicio prestado a los barcos pesqueros. Por su parte, el gobernador de Veracruz, para almacenar los bienes recuperados, alquiló la bodega de la Casa de Arteaga, cuyo arriendo se pagó por cuenta del Real Erario y de la avería (25).

Finalmente, en el informe que el marqués de Casinas, el gobernador y los oficiales reales de Veracruz presentaron el 18 de diciembre se aceptó que los navíos *Begoña* y *San Nicolás de Bari* salieran hacia La Habana para hacer el traslado de caudales y cargamentos. Además, en el mismo documento oficial se propuso la dotación de artillería para el *Begoña*, de 32 cañones, y el *San Nicolás de Bari*, de veinte. En el caso de este último buque, con lo recuperado del *Castilla* también se aumentaron sus provisiones de armamento y pólvora. Al terminar el informe, las autoridades señalaron lo aconsejable de que los barcos zarparan en febrero de 1772 (26).

Cabe señalar que, al mismo tiempo que se realizaban el rescate de bienes y los preparativos para nuevo viaje, se mandaron a La Habana correos de aviso sobre el accidente del *Castilla* y una orden del virrey Bucareli para que las autoridades del puerto cubano enviaran algunos barcos de guerra a auxiliar al puerto de Veracruz, que se había quedado sin fuerzas navales. El 27 de diciembre, el intendente de Marina y el comandante de escuadra de La Habana comunicaron que se habían enviado tres fragatas de guerra para socorrer al puerto novohispano. Casi un mes después, a finales de enero de 1772, las fragatas *Juno*, *Perla* y *Dorada* llegaban a Veracruz. Esta última se destinó inmediatamente al servicio de resguardo para el *Begoña* y el *San Nicolás de Bari* en su travesía a La Habana. Las dos restantes se quedaron en San Juan de Ulúa, donde fueron asignadas para llevar situados a las plazas militares de las islas caribeñas (27).

Finalmente, el 4 de marzo de 1772, tres meses después de la fecha prevista, arribaron al puerto de La Habana los buques *Begoña*, *San Nicolás* y *Dora-*

(24) *Ibíd.*

(25) *Ibíd.*

(26) *Ibíd.*

(27) AGN, Correspondencia de Diversas Autoridades, vol. 23, ff. 12-16.

da, de los cuales, según palabras del marqués de la Torre, se descargaron inmediatamente los caudales y mercancías que transportaban, los cuales se trasladaron a los navíos de guerra *San Rafael* y *San Pedro de Alcántara*. Mes y medio después, dichos buques fondearon en la bahía de Cádiz, terminando así el incidente del transporte de los bienes recuperados del *Castilla* (28).

Conclusiones

Como resultado al accidente marítimo del navío de guerra *Castilla*, los funcionarios reales y los comerciantes del puerto veracruzano tuvieron que enfrentarse con una situación de emergencia que demandó la resolución de varios problemas administrativos y logísticos. Y así, hemos visto las diligencias de las autoridades para organizar el salvamento de la carga de dicho buque, las inspecciones de los oficiales de la maestranza para evaluar los daños y las medidas adoptadas para el almacenamiento de la carga rescatada, así como las decisiones sobre el alquiler de otro navío para reemplazar al *Castilla*.

Es interesante y sorprendente a la vez que, después de la revisión de las fuentes primarias, en ninguna relación oficial sobre el rescate se mencionen datos de la recuperación de los caudales de plata y oro —solamente se presenta información sobre grana, cacao y vainilla—. Cabe la posibilidad de que las autoridades reales hayan ocultado los resultados del salvamento del metálico por algún motivo específico —quizá por razones de seguridad—. En cualquier caso, es innegable que cuando menos algo de los caudales recuperados llegó a España.

Una vez más vale la pena subrayar que la descripción detallada de la lucha de la tripulación por salvar el buque aporta valiosa información sobre los procesos de prevención y naufragio de un buque de vela durante un fuerte temporal. El acontecimiento descrito en este artículo puede ser útil para los estudios de historia y arqueología marítimas.

Con respecto al servicio del *Castilla*, es llamativo que las tareas del navío prácticamente se limitaran al transporte de caudales —tanto en la región del Gran Caribe (situados y rentas de tabaco) como hacia la metrópoli (caudales reales y de particulares)— y a la lucha contra el comercio clandestino. Se puede decir que, durante los veinte años de su servicio en la Real Armada española, el *Castilla* no participó en ningún combate naval, ni en aguas europeas ni en las americanas.

Finalmente, cabe señalar que en agosto de 2010 la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH llevó a cabo el trabajo de rescate arqueológico durante la ampliación de la marina Veramar, en el arrecife de los Hornos, en el cual se encontró material arqueológico y objetos de cerámica y vidrio datados como del siglo XVIII. Quizá proviniesen del *Castilla* (29).

(28) *Ibidem*.

(29) CARRILLO MÁRQUEZ, Laura: *Rescate arqueológico-subacuático Marina Veramar, informe técnico de actividades, 2010-2011*. Archivo Técnico de la Subdirección de Arqueología Subacuática, INAH-SAS, México, 2011.

⌘ **Anexo 1** Reparto de la gente de mar y guerra del navío *Castilla* en los buques *San Nicolás de Bari* y *Begoña*, según el informe que preparó el marqués de Casinas el 19 de diciembre de 1771.

Total de la gente de mar y guerra de <i>Castilla</i>												
Oficiales mayores	Oficiales de mar	Real Artillería de Mar	Sargentos	Cabos y tambores	Soldados	Artilleros de mar	Marineros	Grumetes	Pajes	Gente de despensa	Criados	Total
14	20	10	4	8	72	66	98	66	20	4	17	399
La gente de mar y guerra destinada al navío <i>San Nicolás de Bari</i>												
6	5	3	2	2	20	15	20	25	3	2	5	108
La gente de mar y guerra destinada al navío <i>Begoña</i>												
8	15	7	2	6	52	51	78	41	17	2	12	291

FUENTE: AGN, Indiferente Virreinal, caja 6331, exp. 57.