

AUXILIO Y COMPRA DE EMBARCACIONES EXTRANJERAS EN LA CARRACA DEL SIGLO XVIII

José QUINTERO GONZÁLEZ
Doctor en Historia

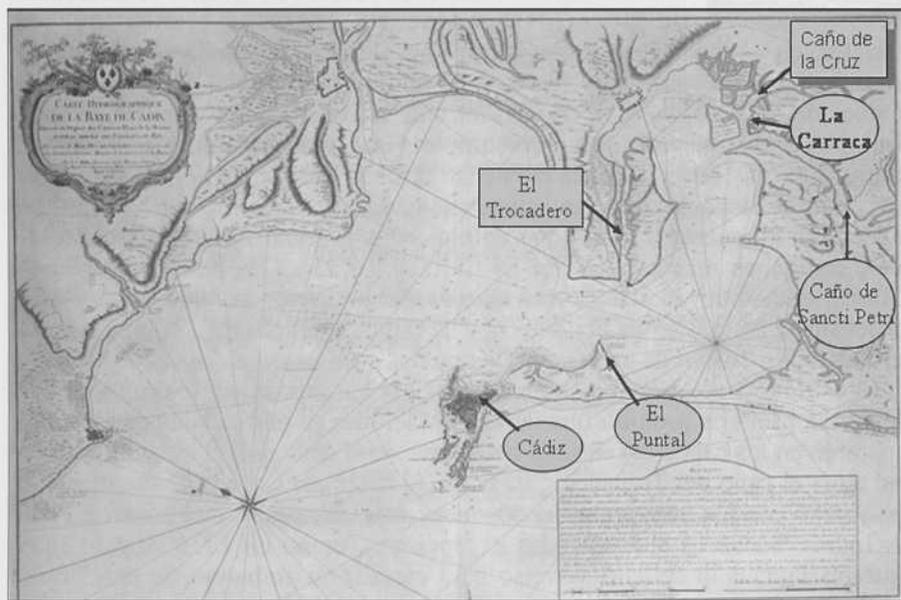


principios del siglo XVIII, cuando los Borbones acceden al trono español, se encuentran la Armada en un estado decadente que los efectos de la Guerra de Sucesión y la endémica precariedad de la hacienda real no hicieron más que acentuar. Tras la firma del Tratado de Utrecht, España debe centrarse necesariamente en el Atlántico, pero para ello necesitaba rehacer la Marina de guerra. A diferencia de proyectos anteriores, y a pesar de ciertos titubeos iniciales, en esta ocasión se planificará una reforma profunda sustentada en gran medida en los arsenales. Éstos fueron concebidos como unos complejos navales de carácter integral, responsables de la construcción, carenas, mantenimiento, armado, pertrechado y completo equipamiento de los barcos de guerra. Junto a estas funciones prestaban otros servicios. Unos muy esporádicos, como la atención a embarcaciones de particulares. Otros, entre los que se encuentran los socorros a las flotas extranjeras y la adquisición de barcos foráneos, resultaban más usuales. En La Carraca, como en las otras bases peninsulares, estas actividades fueron menos sistemáticas, aunque no por ello irrelevantes. Es más, consideramos que su estudio contribuirá a comprender la verdadera dimensión de un arsenal ilustrado.

El estricto control establecido en torno a la base naval y a los caños colindantes aconsejaron prohibir que las embarcaciones de particulares carenaran o repararan en los caños del entorno carraqueño. Sin embargo, el reducido calado que tenía el caño del Trocadero, así como el hecho de estar permanentemente abarrotado con los numerosos navíos mercantes ocupados en el comercio con las Indias, aconsejó determinadas excepciones, como en 1735 cuando Juan Antonio Trechuelo solicitó permiso para carenar su embarcación en el caño del Puente de Suazo (caño de Sancti-Petri) o en el de la Cruz (inmediato a La Carraca). El teniente general Rodrigo de Torres, ante las disposiciones que tenía en sentido contrario, elevó la solicitud al secretario de Marina, José Pati-

ño, quien con ciertas reservas autorizó la reparación: «...puede, sin que sirva de ejemplo, permitirle la dé [carenas] en cualquiera de los dos parajes que expresa» (1). Dos décadas más tarde, en 1754, será Domingo Cordero quien solicite fondeo en el ya conocido caño de la Cruz para su navío *Nueva España*, pues acababa de llegar de Veracruz y su calado no le permitía entrar en el Trocadero a pesar de haber alijado buena parte del lastre. Trasladada la instancia a Julián de Arriaga, accedió a la petición «en los mismos términos y circunstancias que haya practicado a otros» (2). En cualquier caso, resulta evidente que para conseguir la autorización se requería una justificación objetiva y así, por ejemplo, cuando en 1769 Francisco Castellini solicitó recorrer su embarcación en La Carraca, argumentando los elevados costes económicos y los retrasos que los navíos extranjeros sufrían en el caño del Trocadero, la respuesta fue negativa (3).

También los barcos de guerra extranjeros recibieron socorro en el arsenal del Sur. El primer navío del que tenemos referencias es el *Tonante*, de nacionalidad francesa, que en 1744 varó contra las peñas que salpicaban la entrada a Cádiz y perdió prácticamente la quilla, desde «el codillo de proa hasta el codaste», además de sufrir las lógicas roturas en forros y miembros que nacen en la propia quilla. Tan grande era la vía de agua abierta que el capitán de la maestranza Ciprián Autrán no entendía cómo había aguantado a flote hasta



Carta de la bahía de Cádiz en 1762. Por S. Bellini (Ramos Santana, A., y Maldonado Rosso, J.: *Imágenes de la Bahía*. Cádiz, 1992)

llegar al arsenal. El constructor carraqueño trataría de infundir ánimos a un desolado *monsieur* Pusin, probablemente el capitán del barco accidentado, y le pedía paciencia, pues, ante el riesgo de que terminara por desbaratarse, había decidido no iniciar los trabajos en el navío hasta que la nueva quilla estuviese completamente terminada. Por su parte, Alejo Gutiérrez de Rubalca-ba, por entonces intendente interino de Marina en Cádiz, elevó un escrito informando haber adoptado medidas similares a las seguidas con los navíos del rey (4). Paralelamente consiguió, a través del administrador de rentas provinciales, que no le cobrara los víveres consumidos por la tripulación del *Tonante*.

En 1748, el mismo año de la firma de la Paz de Aquisgrán, el intendente Francisco de Varas recibió un escrito confidencial anunciándole que de la base naval de Brest (Bretaña francesa) habían salido tres o cuatro navíos de guerra de aquella nacionalidad, a los que, en caso de entrar en la bahía de Cádiz, debería facilitarse cuantos pertrechos u otros géneros necesitasen. La confidencialidad era tan extrema que debía mantenerse incluso ante el cónsul de Francia en Cádiz. Tres meses más tarde estos navíos se encontraban fondeados en la rada gaditana, instándose de nuevo a Varas para que les suministrara todo lo preciso (5). En cumplimiento de lo ordenado, se dio el caso anecdótico de embarcar 300 quintales de pólvora con tal diligencia que días más tarde debieron ser desembarcados porque el cónsul francés en la capital gaditana los consideraba innecesarios.

Años más tarde, a finales de diciembre de 1759, el auxilio lo recibirá una escuadra inglesa al mando del vicealmirante Thomas Brodrick, a la que un vendaval empujó contra las Puercas, peñascos situados a la entrada de la bahía de Cádiz. El suceso ocasionó importantes destrozos en la arboladura de los navíos *Culloden*, de 74 cañones, y *Nerwark*, de 80 (6). Desde el arsenal, por disposición del marqués de la Victoria, se les socorrió con una tartana y otras embarcaciones, de modo que la escuadra consiguió arribar a puerto, donde se les abasteció de cuatro anclas grandes, tres cables y los palos necesarios para la arboladura, si bien los trabajos debían de realizarse en Puntales porque en La Carraca el paraje destinado a las arboladuras estaba ocupado.

En enero de 1760 serán dos fragatas suecas las que entren a reparar después de sufrir un accidente en la barra de Sanlúcar, y dos años más tarde lo harán la fragata con bandera de Holanda *Daukbearheyt* (7), el navío danés *Princesa Luisa* (8) y una escuadra holandesa compuesta por los navíos *Dordregh* y *Schiclandt* y las fragatas *Diever*, *Tritón* y *Hoff* (9).

No vamos a continuar relacionando barcos auxiliados en La Carraca para no hacer interminable este artículo, pero sí consideramos interesante citar un caso singular que de alguna manera está a caballo entre el socorro y la adquisición de embarcaciones foráneas. Nos referimos al navío de guerra francés el *Florecente*, que tras no poder entrar en el caño del Trocadero en 1760 fue autorizado a fondear en el de la Cruz, después de convenir las condiciones de

NAVÍOS	CAÑONES	CAPITANES
<i>Príncipe</i>	90	
<i>Nerwark</i>	80	Guillermo Holbourne
<i>Culloden</i>	74	N. Barker
<i>Conquistador</i>	70	Guillermo Loyd
<i>St. Albans</i>	64	Eduardo Vernon
<i>Jersey</i>	60	Andrés Nilkinson
<i>Arco Iris</i>	44	Ricardo Gumin
<i>Thetis</i>	40	Juan Montrey
FRAGATAS		
<i>Lyme</i>	26	Diego Baker
<i>Sheernes</i>	20	Juan Clauk
<i>Grammont</i>	18	Guillermo Bennett

Composición de la escuadra del vicealmirante Thomas Brodrik (A. G. S. Marina, leg. 329. Cádiz, 12 de diciembre, 1759 [anexo])

su estancia con el cónsul de Francia en Cádiz. Dos años después, el barco se fue a pique cuando se acondicionaba para iniciar los trabajos de carenas, circunstancia que aconsejó ordenar su desguace (10). Sin embargo, en 1775, es decir, trece años después, el buque continuaba hundido en aguas carraqueñas, en vista de lo cual, a instancias del vicecónsul francés Juan Poirer, el ingeniero comandante interino Antonio de Ansoátegui autorizó al buzo del arsenal, Diego Blanco, a extraer los pertrechos y géneros sumergidos con la condición de dar un tercio de lo extraído a Manuel Archimbaud. No obstante, esta licencia quedaría sin efecto al descubrir el director general de la Armada, Andrés Reggio, una orden firmada por Julián de Arriaga el 22 de abril de 1763 en virtud de la cual se libraba al diplomático galo el importe de todas los géneros, excepto el casco, y la artillería del *Floreciente*. Este expediente, al menos en las fechas que estudiamos, no tiene resolución (11), pero podría aceptarse la hipótesis de que el arsenal aprovecharía los pocos pertrechos útiles recuperados después de tanto tiempo arrumbados.

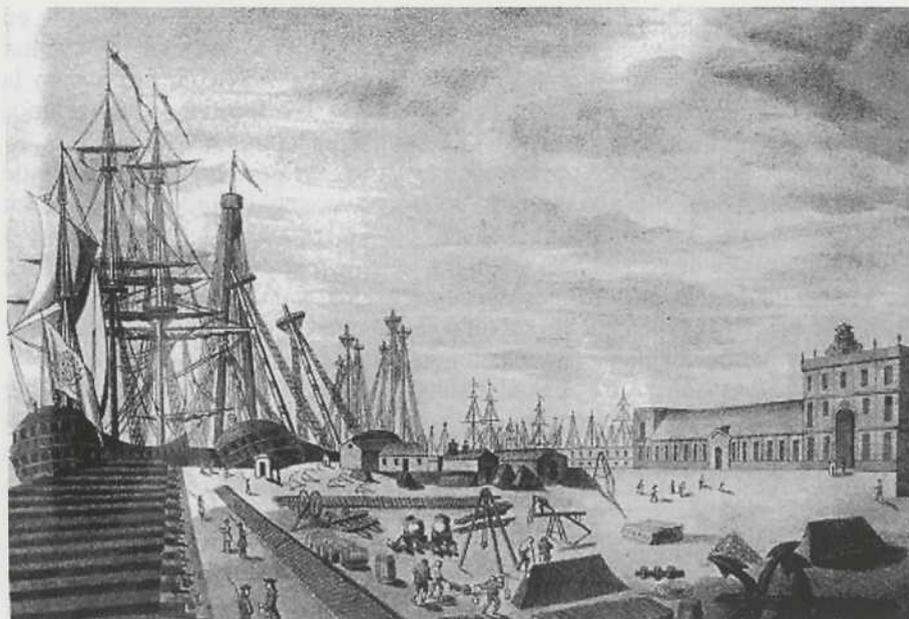
De esta manera, puede considerarse introducida la adquisición de barcos extranjeros, un recurso al que la monarquía hispánica había acudido secularmente con cierta frecuencia (12). Sin necesidad de adentrarnos más en la Historia, recordaremos que, para el bloqueo de Barcelona, Felipe V compró en Italia dos navíos de 70 cañones, el *Nuestra Señora de Begoña*, ex *Campanella*, y el *Nuestra Señora del Carmen*, ex *Lanfranco*, además de la fragata de 50 piezas *San Fernando*. Y ello a pesar de la existencia de una legislación que

prohibía expresamente la citada práctica, normativa que sería ratificada en 1720 (13). Como en el caso de los auxilios, este artículo sólo pretende sentar las bases sobre las que estudiar del protagonismo del arsenal del Sur en la compra de embarcaciones extranjeras, de ahí que nos limitemos a citar unos casos bien documentados que sirvan de origen a las futuras investigaciones.

El primer barco de estas características adquirido para La Carraca del que tenemos noticias es el pingue inglés *Somerset* que, encontrándose en venta en la bahía gaditana, fue comprado en 1755 por la Armada a su dueño y capitán Hugo Stuart. Fue tasado, con su artillería, velamen, jarcia y demás pertrechos, en 12.000 pesos más otros 200 en concepto de comisión. El objetivo era transformarlo en chata, embarcación auxiliar del arsenal fundamental para carenar navíos. En su nueva situación se mantendría durante una década (14).

Tras el *Somerset*, se compró el barco genovés *Nuestra Señora del Buen Suceso*. En la operación intervino el cónsul de Génova José Montesixto, con el que se acordó valorarlo en 60.000 pesos de a 15 reales de vellón, aparte de la comisión de venta o regalía de sombrero convenida con el capitán de la embarcación (15).

En estos momentos, la Guerra de los Siete Años se encontraba en una fase muy activa, con victorias navales de los ingleses que Francia no había podido frenar ni aun contando desde 1761 con la alianza de España. En consecuencia el tráfico marítimo comercial se encontraba con muchos problemas. Ante esta circunstancia, preocupados por la posibilidad de tener sus embarcaciones inmovilizadas y aprovechando que la cosmopolita Cádiz del siglo XVIII era un buen mercado para bastimentos de segunda mano (especialmente genoveses), los armadores trataban de venderlas, pues aun rebajando sus precios habituales, siempre se ahorrarían el mantenimiento de las mismas durante los largos periodos de inactividad. Aprovechando esta situación, el intendente de Marina en Cádiz Juan Gerbaut, asesorado por el constructor Ciprián Autrán, acordó la adquisición del barco *San Antonio de Padua, La Asunción*, que llevaba seis años en la bahía gaditana, por el precio de 14.000 pesos. La embarcación, cuatro codos más corta y cuatro pulgadas de menos manga que el *Buen Suceso*, era más nueva y requería una carena considerablemente más barata (valorada en torno a 14 ó 15.000 pesos), por lo que Autrán se mostraba entusiasmado con su compra, considerando, además, que sólo los pertrechos y el material de equipamiento que portaba podían valer alrededor de las tres cuartas partes del coste total del barco. Autrán en su informe indica que *La Asunción* podría destinarse tanto a realizar la travesía hasta América, con lo cual sólo necesitaría que se le habilitase la segunda cubierta para la artillería, o como barco de guerra, en cuyo caso debería armarse con 60 cañones (26 piezas de a 18; 28 de a 12 y 6 de a 6), lo que requería abrirle portas también en la primera batería.



	Codos	Pulgadas
Eslora	76	--
Quilla	64	--
Manga	19	9
Puntal	9	9
Entrepuentes	3	4

Tonelaje: 790 de bodega.
+110 del 14%.

Total: 900 Toneladas.

Artillería: 28 cañones de a 8.
8 cañones de a 6.

Medidas principales del navío *La Asunción* (A. G. S. *Visita al navío genovés...* Firmado Austrán; e *Inventario de la nao...* Austrán a Gerbaut. La Carraca 22 de marzo, 1762.).

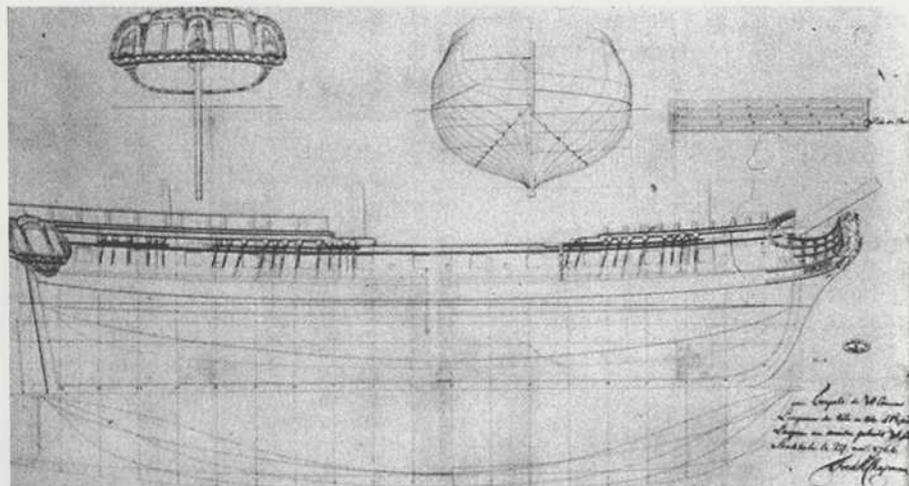
La orden definitiva para comprar el *San Antonio de Padua*, *La Asunción*, a su armador, Domingo Colombo, la firmaría Julián de Arriaga el 30 de marzo de 1762 (16). Sin embargo, pese a los informes favorables a tan excelente inversión y a las supuestas bondades de la embarcación, el resultado de la operación resultó muy negativo si atendemos a un informe de Antonio de Ansoátegui en 1775 —jubilado ya Austrán—, donde expone que *La Asunción* había sido echada al través en el propio arsenal caraqueño ante su incapacidad para navegar. En cuanto al *Buen Suceso*, necesitó para su acondiciona-

miento mucho más tiempo de trabajo del inicialmente previsto, consumiendo más de 60.000 pesos en su habilitación (17).

En 1763 se adquirirá una urca holandesa llamada *Rogge Akker*, a la que se denominará en adelante *San José*. Costó 32.000 pesos libres de alcabalas, librados al capitán Enrique Hellerman, según orden dada en 29 de marzo del citado año. La *San José* era una embarcación de roble, del porte de 457 toneladas de astillero (9.147 quintales), que debió estar en excelente estado de conservación porque inmediatamente después de comprada comenzó a ser lastrada, armada y pertrechada. Sólo un mes más tarde partía, escoltada por los navíos *Héctor*, *Princesa*, *Aquiles* y *África*, rumbo a su nuevo destino: La Habana (18).

Mediante orden de 2 de septiembre de 1765 se comprará una segunda urca de fabricación holandesa a la compañía Herman Hellerman y Scheper. La embarcación sería denominada *San Juan*, tenía un porte de 600 toneladas de 20 quintales cada una y su precio fue de 30.500 pesos. Salió de Cádiz, con destino a Puerto Rico, Cartagena de Indias y La Habana para apoyo de las escuadras allí destinadas (19).

También el mercado sueco será objeto de atención por la Monarquía Hispánica, aunque los resultados no fueron especialmente fructíferos. Primero se rechazó la compra de la fragata nórdica la *Diligente* (20), porque estaba construida con madera de encina. Más tarde, a través del embajador Francisco Lacy, se trató de encontrar una embarcación en buen estado. Se ofrecerá la fragata *Adolfo Ulrich* (21), construida cuatro años antes en Estocolmo, del porte de 30 cañones si bien podía montar hasta 36, con 106 pies de eslora, 30 de manga, 12 de puntal en el primer puente y 5 de la primera a la segunda cubierta. Fue tasada en 24.000 rixdales corrientes de Holanda, precio considerado justo por Fred Chapman. Es probable que esta fragata hubiera sido labrada por el citado el constructor sueco, que gozaba por entonces de gran predicamento en la industria naval europea, proyectando barcos de buen aguante a la mar, para lo que diseñaba el cuerpo de proa bastante lleno, a semejanza del promovido a inicios de siglo por el español Antonio de Gaztañeta. En cuanto a la proporción manga eslora, Chapman, buscando una mayor velocidad, llegaría a labrar fragatas que tenían el 3'9, cuando el mítico *Royal Sovereign* inglés sólo alcanzaba a 3'4, y el *Royal George*, según Artiñano y Galdácano réplica del navío español *Princesa*, se situaba en torno al 3'37. La *Adolfo Ulrich* se situaba por tanto en una situación intermedia, pues su relación manga-eslora era de 3,53. En cualquier caso, la adquisición de este barco tropezó con la dificultad ya señalada para la fragata *Diligente*, por lo que no parece que se comprara, *Adolfo Ulrich*, como tampoco hubo acuerdo con la fragata, también sueca la *Gustavo*, pues el informe poco favorable del comandante ingeniero interino de La Carraca, Antonio Ansoátegui, disuadió a Andrés Reggio de incorporarla a la Armada. Finalmente se desestimó asimismo la adquisición de una fragata que se hallaba en construcción en Danzig.



Diseño de una fragata de guerra de 30 cañones, probablemente la *Adolfo Ulrich*. Autor: Fred Chapman. Estocolmo, 27 de noviembre, 1766 (A. G. S. M. P. y D. VIII-260; A. G. S. Marina, leg. 339).

En definitiva, el arsenal de La Carraca, ubicado en el corazón de la Carrera de Indias, nació en parte como consecuencia de esta realidad. Su compromiso en las comunicaciones oceánicas contribuyó a complementar la definición del propio proyecto caraqueño con dos cometidos. Primero, aceptando esporádicamente la reparación de barcos mercantes en su entorno, lo que obviamente distorsionaba la seguridad de la base naval, y segundo porque las necesidades de surtir de bastimentos a América y de abastecer de embarcaciones auxiliares al arsenal posibilitó la adquisición de barcos extranjeros, fáciles de conseguir gracias al elevado número que habitualmente se concentraban en la dársena gaditana. En total se han documentado cinco barcos, dos genoveses, dos holandeses y uno inglés. Asimismo, se ha asistido a un intento fallido de la monarquía hispana por introducirse en la construcción naval sueca, fracasando las negociaciones hasta en cuatro ocasiones. Finalmente, se han apuntado evidencias respecto a cómo las normas imperantes en las relaciones internacionales y la política de pactos militares se vieron reflejadas en la concesión de autorizaciones para que barcos con pabellones extranjeros, a veces enemigos tradicionales, fueran socorridos en el arsenal del Sur.

- (1) Archivo General de Simancas (en adelante A. G. S.). Marina, leg. 305. Torres a Patiño. Cádiz, 3 de mayo, y Patiño a Torres, 8 de mayo, 1735.
- (2) A. G. S. Marina, leg. 323. Domingo Cordero al intendente general de Marina; Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 8 de octubre, 1754; respuesta el 15 de octubre.
- (3) A. G. S. Marina, leg. 342. Gerbaut a Arriaga. Real Isla de León, 28 de julio, 1769. Nota al margen. 25 de agosto, 1769 y A. G. S. Marina, leg. 342. Gerbaut a Arriaga. Real Isla de León, 1 de septiembre, 1769.
- (4) A. G. S. Marina, leg. 313. Autrán a Rubalcaba y Rubalcaba a Ensenada. Cádiz, 1 de diciembre, 1744. Respuesta el 4 de diciembre.
- (5) A. G. S. Marina, leg. 315. A Varas. Madrid, 5 de marzo, y Aranjuez, 3 de junio, 1748; Varas a Ensenada, Cádiz, 11 de junio, 1748.
- (6) A. G. S. Marina, leg. 329. «Navíos y fragatas...». Anexo a escrito de Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 12 de diciembre, 1759; y leg. 330, Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 16 de enero, 1760. Respuesta el 29 de enero, 1760.
- (7) A. G. S. Marina, leg. 332. Gerbaut a Arriaga. Cádiz 8 de enero, 1762.
- (8) A. G. S. Marina, leg. 332. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 13 de abril, 1762.
- (9) A. G. S. Marina, leg. 332. Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 2 de noviembre y 10 de diciembre, 1762.
- (10) Consultar el expediente en: A. G. S. Marina, leg. 332. Entre el 12 de enero y el 30 de agosto de 1762.
- (11) A. G. S. Marina, leg. 353. Licencia a Diego Blanco... La Carraca, 22 de febrero, 1775; Reggio a Arriaga. Isla de León, 11 de agosto, 1775; *Ibidem*. Nota: «...Incidencia», en 12 de mayo de 1777.
- (12) ARTINADO Y GALDÁCANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*. Madrid, 1950, (en particular, pp. 156-157). MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, pp. 345 y 362 (notas 15 y 17). ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, José: *Evolución del tonelaje de la flota de vela española*, en: Estudios del Departamento de Historia Moderna de Zaragoza. Zaragoza, 1975, pp. 177-224 (las citas en pp. 186 y 201). MESTRE PRAT DE PADUA, María: *La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación*, en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada, 1995, pp. 299-321 (la cita en p. 300). Respecto a la construcción extranjera en la Carrera de Indias: ALFONSO MOLA, Marina: *Navegar sin botar. El mercado de embarcaciones de segunda mano en la Carrera de Indias (1778-1797)*, en GÜNTER KAHLE, y otros. *Lateinamerikas, 1997*, pp. 127-157. *La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802)*, en LÓPEZ NADAL, Gonçal: *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El Comerç Alternatiu, corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*. Palma, 1989, pp. 231-257. *El Reformismo Borbónico y la Flota Colonial. ¿Éxito o fracaso?*, en Fisher, John R.: *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*. Liverpool, 1996, pp. 100-132.
- (13) ALFONSO MOLA, Marina: *La marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)*, en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.): *El Derecho...*, pp. 174-215.
- (14) A. G. S. Marina, leg. 325. Gerbaut a Arriaga. Cádiz 4 de febrero, 1755. El *Somerset* tomaba el nombre de la conocida región inglesa ubicada al sur de Gran Bretaña.
- (15) A. G. S. Marina, leg. 331. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 11 de diciembre, 1761. Respuesta, 18 de diciembre, 1761.
- (16) A. G. S. Marina, leg. 332. «Visita al navío...», y Autrán a Gerbaut. La Carraca, 22 de marzo, 1762. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 23 de marzo; Respuesta, Madrid, 30 de marzo, 1762.
- (17) A. G. S. Marina, leg. 353. Ansoátegui a Reggio. La Carraca, 20 de junio, 1775.
- (18) A. G. S. Marina, leg. 333. Gerbaut a Arriaga. Cádiz 22 de marzo de 1763, y leg. 336. «Nota de las urcas...», Cádiz, 28 de enero, 1766.
- (19) *Ibidem*.
- (20) A. G. S. Marina, leg. 339: Lacy a Grimaldo. Estocolmo, 28 de noviembre, 1766; Informe. Fred Chapman, Estocolmo, 27 de noviembre 1766; Juan Antonio de la Colina a Arriaga, Madrid, 25 de febrero, 1767.
- (21) A. G. S. Marina, leg. 353. Ansoátegui a Reggio, La Carraca, 20 de junio, 1775; Reggio a Arriaga, Isla de León, 30 de junio, 1775, y Arriaga. San Ildefonso, 12 de septiembre, 1775.