

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXIV

2006

Núm. 93

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL



### CONSEJO RECTOR:

*Presidente:* Teodoro de Leste Contreras, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Vicepresidente y Director:* Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío.

*Redactor Jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas.

*Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico; Roberto García Moreno, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval.

*Redacción, Difusión y Distribución:* Ana Berenguer Berenguer; Paloma Molins Bedriñana.

*Administración:* Juan José Hernández Fernández, comandante de Intendencia de la Armada; Rocío Sánchez de Neyra Espuch.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 379 50 50.  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

### EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

#### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2006.

Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

#### Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.  
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X.

NIPO: 076-06-056-9 (edición en papel).

NIPO: 076-06-057-4 (edición en línea).

*Impreso en España. - Printed in Spain.*

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de los autores de las mismas.

## SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i> .....	5
<i>Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)</i> , por José Manuel Serrano Álvarez .....	7
<i>El Soberbio. Naufragio y rescate de un navío en el siglo XVIII</i> , por Genoveva Enríquez Macías y Victoria Stapells Johnson .....	33
<i>La Carraca y La Habana. Aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales</i> , por José Quintero González .....	57
<i>El barco anual de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra: el caso del viaje a la Veracruz del navío La Real Carolina en 1732</i> , por Rafael Donoso Anes .....	67
<i>Congreso conmemorativo del centenario de la construcción del acorazado Dreadnought</i> , por Carlos Alfaro Zaforteza. ....	101
<i>La historia vivida: El arsenal de La Graña</i> , por Hermenegildo Franco .....	109
<i>Documento: Un antiguo plano de la ría de Ferrol de finales del siglo XVI</i> .....	113
<i>La Historia Marítima en el mundo: La batalla de Trafalgar, síntesis bibliográfica (addenda)</i> , por José Antonio Ocampo .....	117
<i>Noticias Generales</i> .....	123
<i>Recensiones</i> .....	129

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**José Manuel Serrano Álvarez.** Nació en Utrera (Sevilla). Se licenció en 1992, dentro de la especialidad de Historia Moderna y Contemporánea, en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla. Ha ejercido como profesor de Historia Contemporánea Universal y de España en el Centro Andaluz de Estudios Empresariales (CEADE) durante siete años. Su tesis, defendida recientemente, ha versado sobre *El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Pertenece al grupo de investigación «Andalucía y América: tierra y sociedad».

**Victoria Stapells Johnson** es M.A. en Historia de la Universidad de Ottawa, Canadá, y residente en Sevilla desde el año 1976. El enfoque de sus investigaciones en archivos y bibliotecas españoles, publicaciones y conferencias es la navegación colonial y el comercio en Indias. Ha trabajado como asesora y documentalista para entidades públicas y privadas, entre ellas, numerosas universidades norteamericanas, el *National Geographic Magazine* y el Pabellón de la Navegación de la EXPO'92.

**Genoveva Enríquez Macías** es licenciada en Geografía e Historia, especialidad de Historia de América, por la Universidad de Sevilla. Su trabajo se ha centrado desde entonces en los archivos y la documentación para entidades públicas y privadas, entre ellas, el Archivo General de Indias, la Fundación Botín, Televisión Española y archivos nobiliarios. Ha publicado varios artículos y participado en congresos y jornadas sobre la navegación colonial y la investigación del fenómeno de los naufragios en los archivos históricos.

**José Quintero González** es licenciado en Filosofía y Letras y está realizando actualmente los estudios de doctorado en Historia Moderna. Profesor de Enseñanza Primaria, escritor y conferenciante, ha desempeñado entre otros cargos el de vicepresidente de la Fundación de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando y el de teniente de alcalde de dicho consistorio. Quintero es autor de las obras *El arsenal de La Carraca (1717-1736)* (2000) y *Jarcias y lonas: la renovación de la Armada en la bahía de Cádiz* (2003).

**Gustavo Placer Cervera.** Investigador naval del Instituto de Historia de Cuba. Ha publicado diversos libros y ensayos sobre la guerra naval hispano-norteamericana, el último de los cuales lleva por título *El Maine como pretexto*. Colabora igualmente con entidades culturales españolas y puertorriqueñas y con la REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Guionista de TVE en los episodios del 98.

## NOTA EDITORIAL

Es difícil cerrar un período histórico de golpe, pues siempre aparecen nuevas informaciones que aportan más luz sobre el tema tratado. Esto ocurre en el asunto de Trafalgar, que por querer cerrarlo coincidiendo con el aniversario del combate, se pretendió poner punto final a la recogida de información, lo cual no es posible por la sencilla razón de que ésta continúa afluyendo. Por tanto, Trafalgar continuará siendo un tema de primera magnitud, que tendrá los espacios convenientes en las páginas de nuestra REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

En este número aparecen dos trabajos relacionados con La Habana; uno referente a la construcción naval, y otro, a la logística entre el arsenal habanero y el de La Carraca. Es casualidad, y no intención, que el factor común de la capital del apostadero antillano aparezca en ambos trabajos.

Destaca como documento un antiguo plano de la ría de Ferrol, efectuado en 1596, firmado por don Pedro Muñiz, ingeniero militar encargado de las construcciones en el Reino de Galicia, al que acompaña una carta del adelantado de Castilla don Martín de Padilla sobre su idea de fortificar la boca de la ría en ambas márgenes. Es posiblemente el plano más antiguo existente sobre el puerto ferrolano, o al menos no hemos encontrado referencias cartográficas ni bibliográficas de fecha anterior. Es importante reseñar que Ferrol, en estos años finales del siglo XVI, servía de base a la Armada Real del Océano, que a la sazón se alistaba al mando de don Alonso de Bazán para volver contra Inglaterra.

El sumario recoge, aparte de los trabajos reseñados sobre La Habana, titulados *Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)*, por José Manuel Serrano Álvarez, y *La Carraca y La Habana. Aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales*, por José Quintero González, los siguientes: *El Soberbio. Naufragio y rescate de un navío en el siglo XVIII*, por Genoveva Enríquez Macías y Victoria Stapells Johnson; *El barco anual de permiso de asiento de esclavos contra Inglaterra: el caso del viaje a la Vera-cruz del navío La Real Carolina en 1732*, por Rafael Donoso Anes; *Congreso conmemorativo del centenario de la construcción del acorazado Dreadnought*, por Carlos Alfaro Zaforteza, y por último, *La historia vivida: El arsenal de La Graña*, por Hermenegildo Franco Castañón.

Cierran las habituales secciones con el Documento: *Un antiguo plano de la ría de Ferrol de finales del siglo XVI*; *La Historia Marítima en el Mundo: La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica* (addenda), por José Antonio Ocampo, y Noticias Generales y Recensiones.



# JUAN DE ACOSTA Y LA CONSTRUCCION NAVAL EN LA HABANA (1717-1740)

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ  
Universidad de Sevilla

Al despuntar el siglo XVIII, la monarquía española se jugaba gran parte de su preponderancia en el mundo en el mar. Sus inmensos territorios ultramarinos constituían su principal fuente de riqueza, su más importante mercado y el trampolín para mantener o incluso aumentar el prestigio internacional, claramente mancillado tras el tratado de Utrecht, de 1713. Pero para lograr estos objetivos necesitaba imperiosamente controlar no sólo las rutas por donde se transportaba la plata americana (fundamentalmente la ruta La Habana-Cádiz), sino también ejercer un control efectivo sobre el Caribe, que era el espacio por donde se transportaban la mayor parte de las mercancías que iban a la metrópoli o venían de ella, además de ser el canal natural de comunicación interregional de los ejes Florida-Cumaná y Puerto Rico-Santo Domingo-Veracruz. Por tanto, la defensa de este enorme espacio marítimo se presentaba a los españoles no ya como un objetivo estratégico, sino fundamentalmente como una necesidad vital más allá de cualquier otra connotación geoestratégica.

El problema radicaba en que la lucha por la supremacía marítima se basaba en dos ejes que a comienzos del siglo XVIII no estaban ni totalmente desarrollados ni pasaban por contar con planes a largo plazo. A nadie escapaba que era absolutamente imposible, y por otra parte también enormemente costoso, la defensa de todo el litoral americano. Ni siquiera restringiendo la defensa a las costas caribeñas esta solución podía ser ni práctica ni rentable. La propia inmensidad de los espacios americanos jugaba en no pocas ocasiones a favor del defensor, que sabía que los ataques difícilmente podían prosperar por mucho tiempo. Las largas distancias a las fuentes de aprovisionamiento y el insano clima hacían el resto y propinaban fuertes golpes a la moral de los atacantes. Por eso el primer eje para la consecución del objetivo de la preponderancia, las defensas fortificadas, debía estar claramente delimitado; de ahí que a lo largo del siglo XVIII se desarrollaran planes específicos para áreas concretas, obviando una defensa costera en línea, por su inutilidad, y concentrando las defensas sobre núcleos verdaderamente importantes desde el punto de vista estratégico (1). La Habana, Cartagena de Indias o Veracruz gozaron a lo largo del siglo de esta prioridad.

---

(1) Una amplia exposición de estos planes puede consultarse en ZAPATERO, Juan Manuel: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Servicio Histórico y Museo del Ejército, Madrid, 1990.

La Marina de Guerra constituía, obviamente, el segundo eje sobre el que debía asentarse la supremacía marítima, y el más decisivo. Sin embargo, aquí las dificultades eran si cabe mayores, por cuanto la situación general de las armadas españolas al comenzar el siglo XVIII era deprimente. Y hablamos aquí de armadas porque en realidad España tenía, al iniciarse el nuevo siglo, no menos de nueve distintas, cada una concentrada en un área geográfica concreta para fines muy definidos. Pero la potencia numérica de estas flotas era más teórica que real, y de hecho el poder intimidatorio de las armadas españolas era extraordinariamente reducido, hasta el punto de que hubo que recurrir, durante los primeros años del reinado de Felipe V, a convoyes franceses para proteger la indispensable plata americana en su travesía a la metrópoli.

En vista de lo que se jugaba en el futuro tablero americano, y partiendo de la enorme necesidad que se tenía de potenciar la Marina de Guerra (2), no es de extrañar que muchas de las más importantes reformas y cambios orgánicos introducidos en el Estado español durante las primeras décadas del siglo XVIII tuvieran como objetivo la Marina y su estructura organizativa. Así, en 1714 se hizo desaparecer la inoperante red de armadas de guerra, que fueron unificadas para dar nacimiento a la moderna Armada Real. Tan sólo las obsoletas Armadas de Galeras y de Barlovento quedaron con cierto nivel de operatividad independiente, aunque, dados sus bajos niveles de eficacia y grandes costos, fueron desapareciendo a lo largo del siglo (3). Siguiendo los planes elaborados por Alberoni, en 1717 se creó el cargo de intendente general de Marina, cuyo titular, José Patiño (4), acabaría siendo el verdadero padre de la moderna Armada de Guerra española (5). En febrero del mismo año se reorganizaron las Brigadas de Artillería y los Batallones de Marina, en un notorio intento de profesionalizar esta arma (6), y en abril se reglamentaba el Cuerpo de Oficiales de Guerra, a la vez que se creaba la Compañía de Guardias Marinas. El Cuerpo Administrativo de la Armada lo organizó Patiño también a finales de abril, en medio de una frenética actividad burocrática que estaba poniendo en pie en muy poco tiempo los cimientos de una Armada moderna y poderosa. La culminación de su exitosa carrera llegaría en 1726 con su nombramiento como ministro de Hacienda, Marina e Indias, ministerio a cuyo frente iniciaría un amplio programa constructivo que haría temer incluso a la propia Inglaterra, años más tarde, por su supuesta supremacía marítima.

---

(2) VV.AA.: *El buque en la Armada española*. Sílex, Madrid, 1981. Sigue siendo una obra de obligada consulta, con excelentes datos sobre las técnicas de construcción naval, los modelos y los hombres que hicieron posible el renacer de la Marina de Guerra en el siglo XVIII. Su lista de navíos y fragatas en el siglo XVIII aún sigue siendo muy útil.

(3) RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: «La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española», *Anuario de Estudios Americanos*, XXV. Sevilla, 1968, p. 604.

(4) Nombramiento con fecha de 28 de enero de 1717.

(5) SERRANO, José Manuel: *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. CSIC, Sevilla, 2004, p. 71.

(6) MERINO, José P.: «La Armada en el siglo XVIII», en *Las Fuerzas Armadas españolas. Historia social e institucional*, vol. 2. Alhambra, Madrid, 1987, pp. 98-99.



Entre 1731 y 1732 la Armada quedó distribuida en tres departamentos marítimos, situados estratégicamente en Ferrol, Cartagena y Cádiz. Al promulgarse en 1735 una nueva Ordenanza del Ministerio de Marina, que ampliaba y precisaba la de 1717, quedaba prácticamente cerrado el ciclo de grandes reformas estructurales de la moderna Marina de Guerra española (7). A la muerte de Patiño, en 1736, se habían asentado con solidez los cimientos de una nueva era para la Marina española, que sería firmemente continuada durante las dos décadas siguientes por José del Campillo y, especialmente, por Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada.

### Construcciones y arsenales: La Habana

Aunque la estructuración de la Marina era el paso previo, a nadie escapaba que todo el esfuerzo sería vano si finalmente no se producía un incremento notable de las construcciones navales, único modo, al fin y al cabo, de oponerse a la creciente presión inglesa en el Caribe. Construir más barcos y de mejor calidad era el objetivo prioritario de Patiño.

La crisis en la construcción naval no era nueva de los comienzos del siglo XVIII. A finales de la centuria anterior, los astilleros más significativos, Pasajes y sobre todo Guarnizo, se concentraban en el norte peninsular, mientras que en América la actividad constructiva se ceñía casi en exclusiva a Veracruz, base de la Armada de Barlovento (8). Otros lugares, como Guayaquil, Campeche o La Habana, tenían una actividad menor y muy coyuntural. Entre 1700 y 1713 apenas se construyeron tres navíos, balance muy pobre para tantas armadas como formalmente tenía España en esta etapa. Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo de Indias, y el proyectista y constructor Antonio de Gaztañeta no dudaron en optar por la solución americana con vistas al amplio plan constructivo que se estaba planeando. El propio Tinajero llegó a alabar las virtudes de los navíos construidos en América diciendo que «si el navío fabricado en Vizcaya durase, que se duda, diez años, el de Indias pasará de treinta» (9). No eran desconocidas en España las cualidades, dureza y buenos portes de los navíos allí construidos. La madera americana tenía una enorme fama y en determinadas latitudes era abundante y de fácil acceso. Los astilleros españoles esperaban con avidez la llegada de estas maderas para sus propias construcciones y arreglos. Así, cuando se pensó en el lugar definitivo para iniciar el ambicioso programa constructivo, las dudas quedaron rápidamente despejadas a favor de La Habana (10). Esta elección

(7) *Ibidem*, p. 104.

(8) RAMÍREZ TORRES, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispánico-americanos, Sevilla, 1981, pp. 31 y ss.

(9) *Ibidem*, p. 97.

(10) Véase a este respecto el excelente y voluminoso informe elaborado por Bernardo Tinajero el 15 de enero de 1713 y enviado al ministro José Grimaldo, donde se decidió la ubicación del astillero de La Habana y gran parte de la política naval de las décadas siguientes. Archivo General de Indias (AGI), México, 2045A. Véase también KUETHE, Allan J., y SERRANO, José

quedó rápidamente confirmada al encargarse por real cédula de 26 de agosto de 1713 a Manuel López Pintado la construcción en La Habana de 10 navíos y dos pataches (11), siguiendo los navíos los diseños de Gaztañeta, que privilegiaban los portes de 60 cañones y no llegaban a las 1.000 toneladas de desplazamiento. Estas construcciones serían sufragadas con partidas especiales provenientes de México y destinadas en exclusiva al astillero habanero, aunque fiscalizadas en todo momento por el tesorero real. Al mismo tiempo se prohibía expresamente la construcción por parte de particulares de navíos de todo tipo, lo que equivalía en la práctica a un control monopolístico de la Corona del astillero habanero en tanto continuaran las construcciones encargadas a López Pintado o se decidiera otra cosa.

Este programa fue continuado y potenciado por Patiño, quien en sus veinte años de administración de los asuntos de la Marina consiguió concentrar las construcciones en La Habana y Guarnizo, canalizando hacia ellas enormes recursos humanos y materiales para conseguir, al fin, unos grandes resultados: 58 navíos y 8 fragatas nuevos a disposición del rey de España (12). Desde este momento, la preeminencia de La Habana entre los astilleros españoles fue incuestionable hasta los años sesenta del siglo XVIII.

### Juan de Acosta y el asiento

La figura de Juan de Acosta va a marcar claramente la construcción naval en La Habana durante más de veinte años. Este criollo, bien posicionado socialmente, estuvo íntimamente vinculado con el astillero habanero y con la construcción naval militar tanto por sus conocimientos técnicos como constructor de navíos cuanto por sus fuertes lazos con el poder local. Sus excelentes relaciones con la mayoría de aquellos que estuvieron de una u otra forma relacionados con el astillero van a convertir su etapa en una de las más florecientes para la Marina de Guerra española. Resulta, sin embargo, sintomático que su figura histórica haya quedado hartamente oscurecida por otros nombres que, probablemente, no hicieron más que él por la construcción naval en América.

Las primeras noticias significativas que tenemos de Acosta datan de 1717, cuando se le nombró, en atención a sus servicios, alférez de la Compañía de Gente de Mar de La Habana. Parece ser que en esta primera etapa estaba al cargo de los guardacostas de la ciudad, ya que sus servicios en este empleo le llevaron a un ascenso como teniente en 1720; pero también empezó a distin-

---

Manuel: «El astillero de La Habana y Trafalgar», en *XIV Congreso de la Asociación AHILA, Hispanoasia (1521-1898)*. Castellón, 2005.

(11) AGI, Santo Domingo, 482. Cédula de la fecha, y Marredo, Leví, *Cuba: Economía y sociedad*, Madrid, Playor, 1972, vol. 11 p. 4.

(12) Veinte navíos y 6 fragatas en Guarnizo, y 22 navíos y 2 fragatas en La Habana. INGLIS, G. Douglas: «The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century», en *New Aspects of Naval History, 5<sup>th</sup> Naval History Symposium*. The Department of History U.S. Naval Academy, Baltimore, 1985, p. 49.

guirse como fiel servidor de Su Majestad aprontando y pagando embarcaciones en corso para la persecución de contrabandistas ingleses. Esta actividad, por otro lado muy fructífera, le granjeó el reconocimiento del gobernador y capitán general de La Habana, Gregorio Guazo Calderón. A este reconocimiento sin duda ayudaron las actividades aparentemente altruistas de Acosta, quien en una ocasión llegó a ceder a la Real Hacienda los 3.500 pesos que le correspondían como tercera parte de la presa hecha por uno de sus barcos armados en corso (13). Más desinteresada aún fue la cesión que hizo para su posterior venta de otra fragata apresada, ésta de 22 cañones.

Entre 1720 y 1722 realizó una gran actividad. Fue comisionado por el mismo gobernador para que se encargara del rescate del navío *San Juan*, de la Armada de Barlovento, hundido a la entrada del puerto, así como del rescate de los 30.000 pesos que traía consigo. También se le encargó armar y componer una escuadra de 16 embarcaciones destinadas al desalojo de los ingleses de las islas de San Jorge y Providencia; pero, ante las noticias de la ocupación francesa de Pensacola, fue nombrado director de armamento de la expedición destinada a recuperar este fuerte. Tan expeditivo fue su trabajo en el calafateado y apresto de buques en estas acciones que el gobernador le recomendó como capitán de maestranza de La Habana, recomendación que el rey convalidó por real despacho de 23 de febrero de 1722 (14).

A partir de ese momento se multiplicó su actividad relacionada con la construcción naval, apresto de navíos y organización del astillero. Ahora empieza ya a insertarse en los círculos ligados al asiento de materiales para los navíos y a la concesión de prerrogativas económicas, lo que le va a posibilitar estar en una posición de preponderancia cuando la Corona se plantea la necesidad de buscar un asentista de prestigio para hacerse cargo de uno de los mayores programas constructivos de la Marina española. Desgraciadamente, desconocemos aún cómo se insertó en los círculos de intermediarios de materiales para el astillero, y cómo fue capaz de acaparar en muy poco tiempo un enorme control sobre el suministro de toda clase de materiales no sólo para el astillero, sino incluso también para las fortificaciones de La Habana. Lo cierto es que se procuró una gran influencia sobre el gobernador de la ciudad porque fue capaz de eliminar todo tipo de competencia de posibles suministradores o asentistas, y todo ello a costa de ofrecer los mejores contratos y a las mejores condiciones para la hacienda local. El ahorro que ofrecía a las arcas locales le llevó a controlar la práctica totalidad de los suministros al astillero. De hecho, a mediados de la década de 1720 se hizo necesaria la construcción de 122 cureñas para los castillos de La Habana, y Acosta fue capaz de sobrepujar la mejor oferta ofrecida hasta entonces, de 11.000 pesos, hasta rebajarla a 7.600. Estos méritos no fueron aislados, ya que se empezó a hacer cargo personalmente del control del corte de maderas para el astillero «sin haber querido recibir gratificación alguna por su traba-

---

(13) AGI, Indiferente General, 150, N 25. Relación de servicios, 26 de agosto de 1743.

(14) *Ibidem*.

jo» (15). Para compensar su labor el rey le concedió oficialmente un sueldo de 50 pesos al mes por real cédula de 10 de febrero de 1728. Una vez que se hizo con el contrato del asiento, en 1731, ese ingreso regular le fue aumentado a 150 escudos mensuales, que era lo legalmente establecido para los constructores navales.

A finales de la década de 1720 estaba claro que la actividad asentista de López Pintado tocaba a su fin. La construcción mediante la fórmula del asiento parecía un buen método, especialmente por cuanto que la corona española fiscalizaba enormemente la actividad del contratista a través del tesorero real, del gobernador y del comisario de Marina. Controlado en primera instancia por el comisario de Marina y luego por el gobernador, el asentista tenía muy escasa autonomía, aunque en su favor estaba que la responsabilidad de muchas cuestiones recaía precisamente en quienes lo vigilaban, lo que le eximía de no pocos problemas. Pero resultaba evidente que a la Corona le convenía mucho que el asentista se hiciera cargo de la construcción naval, ya que evitaba el engorroso problema de tener que buscar los mejores precios a través de intermediarios, al mismo tiempo que se garantizaban en buena medida unos plazos de construcción más o menos fijos, pues el asentista se veía obligado a construir determinado número de navíos en un tiempo concreto. Así, cuando el ministro Patiño escribió en agosto de 1730 al comandante general de la escuadra americana sita en La Habana, Rodrigo de Torres, con la idea de buscar a alguien que se hiciera cargo del asiento naval para la construcción de cuatro navíos en el plazo de cuatro años, todas las miradas se dirigieron a Juan de Acosta (16).

Finalmente, y no sin demasiados inconvenientes, Juan de Acosta se hizo cargo del asiento y firmó sus cláusulas el 7 mayo de 1731, obligándose a construir cuatro navíos de línea de 64 cañones, uno por año. Fue ascendido a capitán de fragata por despacho de 21 de abril de 1732, y desde ese momento no sólo se encargó de la organización y control del astillero habanero, sino también de los aspectos técnicos que rodeaban a la construcción naval. Acosta, como constructor, aunque seguía planos ya definidos de antemano, se permitió introducir mejoras en los navíos que se construyeron bajo su asiento, lo que añade a su ejecutoria un carácter muy original.

En 1731 se finalizó el primer navío, llamado el *Constante*, pero, a raíz de su construcción, Acosta empezó a recibir instrucciones asiduamente para que sus atribuciones no excedieran de las del asiento. En una de estas instrucciones se le dejó muy claro que cualquier disputa con algún asentista de maderas debía ser resuelta por el gobernador, al tiempo que se le recordaba que no tenía ningún control sobre el dinero que desde el Virreinato de Nueva España se enviaba para la construcción naval. Es más: se le indicaba que el dinero era remitido por oficiales reales, recibido por oficiales reales habaneros y fiscalizado por ellos (17).

---

(15) *Ibidem*.

(16) INGLIS: *op. cit.*, p. 51.

(17) Instrucción de mayo de 1731, sin fecha exacta. Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (en adelante, AAB), 7191.

Acosta fue aleccionado para que tuviese especial cuidado en la elección de las calidades y precios de las maderas y herrajes para los navíos. Otras disposiciones indicaban que el constructor debía hacerse cargo del aparejo del navío, en colaboración con el contra maestre de maestranza (18). El comisario de Marina de La Habana debía inspeccionar detenidamente cada fase de la construcción, reservándose el derecho de solicitar los informes pertinentes al asentista y enviando en su momento a España cuentas y estados declarados de todos los gastos realizados en la construcción y apresto de cada navío. Los marineros reclutados para los buques estaban también bajo el mando directo de Acosta, aunque sólo dentro de la bahía de La Habana, no necesitando permiso especial de sus superiores en España a no ser que saliera el buque. Acosta también gozaba de prerrogativas para imponer castigos disciplinarios en caso de necesidad. Por otra parte, las instrucciones indicaban que el armamento de los nuevos navíos debía ser preparado en La Habana conjuntamente entre el propio asentista y el comisario de Marina, aunque es muy probable que el buque tuviera que viajar a La Carraca, en Cádiz, para la puesta a punto de su despliegue artillero, ya que ésta era la norma general.

Aunque la mayoría de las informaciones referentes a Lorenzo Montalvo, comisario de Marina en época de Acosta, lo ubican por primera vez en La Habana en 1734, la documentación ha mostrado que éste se encontraba ya ejerciendo dichas funciones al menos desde 1731. En esta fecha Montalvo recibió unas instrucciones referentes al asiento de Acosta en las que se le fijaban sus deberes como comisario, todos ellos fiscalizadores de la labor del constructor, haciéndose hincapié en la necesidad de coordinar determinadas prácticas con el asentista (19). Así las cosas, Montalvo aparece ya ligado al astillero habanero en fecha muy temprana y además con altas responsabilidades, lo que, como veremos, dio motivo a una amplia e interesante documentación.

En 1732 Acosta terminó un nuevo navío, el *África* (20), que empezó ya a generarle ciertos problemas. La práctica habitual después de la conclusión de un navío en un astillero americano era su viaje a España para su inspección técnica, así como para armarlo completamente. El *África* recibió ciertas críticas de los técnicos gaditanos que no pasaron desapercibidas a Acosta. Éste envió una carta al rey en la que informaba a principios de 1734 de que gozaba del apoyo de Lorenzo Montalvo y de Patiño y de que probablemente las injustificadas críticas recibidas en La Carraca se debieran a «haber mudado aquel manejo de la [La] Carraca en manos de franceses» (21). De hecho, la organización del astillero, la compra y traslado de material, la supervisión de las obras y el control indirecto sobre el dinero le hacían mantener muchos contactos con la élite local política y

---

(18) En esta etapa el contra maestre era José Jiménez. *Ibidem*.

(19) Instrucciones de mayo de 1731, AAB, 7191.

(20) El *África* fue en realidad el primer navío del asiento propiamente dicho, ya que el *Constante* ya estaba proyectado antes de que Acosta recibiera los artículos del asiento.

(21) AAB, 7191. Acosta al Rey. Marzo de 1734. La indirecta iba claramente destinada a la creciente influencia francesa en la proyección de los navíos españoles, a través de varios constructores.

económica, pero también le granjearon no pocos enemigos (22). Lo cierto es que su primer buque del asiento le iba a provocar un serio disgusto. El 19 de abril de 1734 recibió el informe de los técnicos en Cádiz acerca de las supuestas carencias del navío. El problema era que dicho informe estaba realizado nada menos que por Miguel Bonet —capitán de navío y de maestranza de la Real Armada—, el famoso constructor Ciprián Aufrán y el asentista en Cádiz Sebastián Parceró. Además, llevaba el visto bueno del mismísimo intendente general de Marina, Salvador de Olivares. Por si fuera poco, el hasta ese momento protector de Acosta, Lorenzo Montalvo, fue responsabilizado, como comisario de Marina de La Habana, de la vigilancia y escrupulosa observancia del asiento, lo que le dejaba en una posición de debilidad con miras a futuras acciones o peticiones. Además, a la corte había llegado ya el rumor de las tirantezas entre Acosta y el jefe de escuadra de la Real Armada y comandante general Rodrigo de Torres, quien mostraba una mal disimulada animadversión por Acosta. La resolución de este informe acabó no siendo del todo favorable a Acosta, ya que se le culpó de haber realizado obras no estipuladas en el asiento y de haber obviado otras. Finalmente, Acosta tuvo que reconocer un déficit de 1.978 pesos en la construcción del *África*, lo que le sería descontado de cantidades futuras para el resto de navíos a construir.

El 10 de septiembre de 1733 se tiró la quilla del nuevo navío *Europa*, con unas características técnicas de 68 codos de quilla y 60 cañones. Lorenzo Montalvo informó seguidamente a Patiño de que esperaba que la construcción del nuevo buque fuese rápida, como venía siendo hasta ese momento, y manifestaba la esperanza de que en marzo de 1734 pudiera ya navegar a España. Mostraba también un especial interés por armar en la misma Habana al *Euro - pa* utilizando las piezas de artillería de un naufragio reciente (23).

El principal problema para Acosta era, sin embargo, el dinero. El control sobre la construcción naval y sobre la labor organizativa inherente al astillero no parecía provocarle demasiados problemas, al menos de momento, pero siempre estaba preocupado por la fiscalización del numerario que para la construcción debía recibir del virreinato mexicano. En teoría, cada navío debía costar a la Hacienda un máximo de 77.000 pesos. Aunque en 1733 aún se encontraba construyendo el segundo navío del asiento, Acosta solicitó el 31 de octubre del mismo año al virrey, marqués de Casafuerte, un adelanto de 80.000 pesos para la terminación de los dos últimos. El virrey hizo llegar la respuesta a Lorenzo Montalvo el 29 de diciembre, y en ella no sólo se negaba a adelantar ninguna cantidad, sino que además le indicaba que no debía tener ninguna prisa en concluir los citados navíos, «a quien advertirá VE que se arregle literalmente a lo estipulado en el asiento, que es construya cada año un navío» (24). En enero

---

(22) *Ibidem*.

(23) AAB, 7191. Montalvo a Patiño, 26 de septiembre de 1733. El naufragio al que se refiere es el del navío *Rubí*, de la escuadra de Rodrigo de Torres, hundido en los Cayos, en el canal de Bahamas, y del que se pudieron recuperar 17 cañones de 18 y 5 de 12. Carta de Montalvo a Patiño de 7 de noviembre de 1733.

(24) AAB, 7191. Casafuerte a Montalvo, 29 de diciembre de 1733.

de 1734 Acosta no quiso reiterar al virrey el asunto del dinero, pero le escribió indicándole que se sentía capacitado para concluir dos navíos al año si se le aprontaban los suficientes recursos materiales (25).

Mientras Acosta terminaba el segundo navío del asiento a un ritmo realmente bueno, empezaban a hacerse patentes problemas personales entre los diferentes intervinientes en el proceso de fabricación de bajeles. En carta de 4 de enero de 1734, Acosta se quejaba amargamente a las autoridades españolas de la cantidad de enemigos que se había acarreado desde que comenzó su trabajo. Aunque no mencionaba directamente ningún nombre, parece entreverse un cierto malestar con el comisario de Marina Montalvo, probablemente porque Acosta consideraba que no hacía todo lo posible para que dispusiera de los medios materiales que necesitaba para una rápida conclusión del asiento (26). Además, se quejó de que determinados artículos del asiento no se estaban cumpliendo plenamente, y no precisamente por su culpa. Advirtió de esto, en abril de 1734, a Rodrigo de Torres, exponiéndole las dificultades que estaba teniendo en la tala en la isla, porque había hacendistas que cortaban indiscriminadamente maderas para luego vendérselas a él a precios no convenientes a la Real Hacienda. Eso le obligó a comprar diversas balsas por valor de 15.333 pesos, para buscar en lugares lejanos maderas sin tener que depender de estos hacendados (27). Por de pronto, el nuevo gobernador de La Habana, Juan Francisco de Horcasitas, fue instruido para que se evitaran en el futuro violaciones de los espacios arbolados destinados a servir a la construcción naval, así como para suprimir las prácticas abusivas de los hacendados.

Acosta se hallaba muy expectante ante la actitud del nuevo gobernador. En 1734 estaba muy preocupado por el trato financiero que pudiera recibir tanto del virrey de Nueva España como de Horcasitas ya que él, al fin y al cabo, se consideraba «un pobre hombre desinteresado y sacrificado del todo del real servicio» (28). Pero mientras esperaba un giro positivo en el trato que hasta el momento había recibido, pudo al menos celebrar la conclusión en mayo del mismo año del navío *Europa*, con el que al parecer no volvió a cometer los mismos errores de diseño que con el *África*.

A mediados de 1734 se inició la fábrica del tercer navío del asiento, el llamado *Asia*, de 64 cañones. Tan pronto como los inconvenientes parecieron desaparecer, Acosta se atrevió incluso a solicitar la continuación de su labor constructiva una vez hubiera finalizado los cuatro navíos del asiento, aunque en esta ocasión pedía que se hicieran por cuenta de la Real Hacienda. En definitiva, trataba de obtener el permiso para seguir ejerciendo como constructor pero sin tener que arriesgar ni un solo peso. En noviembre ya apuntó en esta dirección al solicitar directamente a Patiño la continuación de las obras, prometiéndole que todos los nuevos navíos construidos saldrían más baratos a la Real

---

(25) AAB, 7191. Acosta a Casafuerte, 4 de enero de 1734.

(26) *Ibidem*, Acosta a Patiño, 4 de enero de 1734.

(27) *Ibidem*, Acosta a Rodrigo de Torres, 10 de abril de 1734.

(28) *Ibidem*, Acosta al rey, 3 de mayo de 1734.

Hacienda o, en el peor de los casos, no más caros que con su actual asiento (29). Sólo solicitaba «caudales con fija existencia en estas cajas para que nunca falten a la atención de cuantas urgencias sobrevengan, y aseguro que pondré cortes de maderas, proveeré bueyadas, operarios y balseros (...) con más verás que si los navíos estuviesen y corriesen por asiento» (30). Indicaba a Patiño que era vital disponer libremente de todos los caudales de la Hacienda, y no sólo en lo tocante a la construcción de navíos, sino en lo referente al apresto de buques y demás gastos navales. En caso de que muriese, apuntaba que las obras podían ser continuadas sin demora por su hermano el alférez Pedro de Acosta, así como por su hijo, a quien estaba enseñando los secretos de la construcción naval. Se consideraba capaz de poner la quilla de dos navíos al mismo tiempo, siempre y cuando dispusiese de medios económicos suficientes y gozara de libertad plena en el uso y administración de los caudales (31). Lo más interesante, sin embargo, es que Acosta se ofrecía a suministrar todas las maderas que fueran necesarias en la construcción de navíos si el rey lo estimaba conveniente, lo que significaba en la práctica tratar de conseguir el monopolio absoluto sobre las materias primas primordiales, amén del control total sobre las finanzas habaneras. Lo que es seguro es que Acosta a estas alturas ya controlaba en exclusiva el corte de maderas para el astillero, al fin y al cabo la materia prima determinante en la fábrica naval.

Mientras tanto, el 18 de diciembre se botaba el *Asia*, con unas excelentes cualidades marineras según el gobernador Horcasitas, quien se quejaba también a Patiño de la demora del dinero de México para la terminación de la parte nueva del astillero, lo que impedía construir dos navíos al mismo tiempo (32). Por este motivo, hasta que no se concluyera definitivamente el *Asia* no se podría iniciar el cuarto y último navío del asiento. Desde el verano de 1734, en que llegaron de México 50.000 pesos para la construcción, aún no se había suministrado cantidad alguna de dinero, y esto preocupaba no sólo a Acosta sino también a Montalvo, quien como comisionado de Marina era el responsable último de la correcta finalización de los navíos en La Habana. En este sentido, a comienzos de 1735 faltaba dinero para comenzar el cuarto navío, toda vez que el *Asia* iba a concluirse en breve. La situación era realmente crítica, y el astillero corría peligro de quedar en la práctica parado. Hacían falta 40.000 pesos para el último buque, y Montalvo se decidió a solicitar permiso a Patiño para que el gobernador le liberara 12.000 pesos del buceo que se estaba realizando sobre el naufragio del navío mercante *San Ignacio*, varado en los cayos de la boca del canal de las Bahamas (33). La positiva respuesta le permitió salir del atolladero, pero puso en entredicho los canales de financiación del astillero de La Habana, así como su correcta gestión. La dependencia del exterior era excesiva y eso redundaba en la práctica en una

---

(29) AAB, 7191. Acosta a Patiño, 11 de noviembre de 1734.

(30) *Ibidem*.

(31) *Ibidem*.

(32) *Ibidem*, Horcasitas a Patiño, 31 de diciembre de 1734.

(33) *Ibidem*, Montalvo a Patiño, 22 de febrero de 1735.



administración congestionada y sometida a fuertes tensiones económicas que podían dar al traste con meses de trabajo.

La preponderancia del astillero habanero sobre los demás tanto en España como en América era evidente, y esto se hizo aún más patente cuando surgió el proyecto, a finales de 1734 y principios de 1735, de construir en este astillero de 8 a 10 fragatas de a 40 a 50 cañones. Cuando Acosta tuvo noticia de tal proyecto, en diciembre de 1734, volvió a remitirse a Patiño para ofrecerse a construir las en las condiciones que ya había expresado con anterioridad, es decir, contar con financiación suficiente por cuenta de la Real Hacienda, y disponer de libertad absoluta en la gestión y administración del astillero (34). Eso sí, solicitaba que, en caso de que se le asignara la construcción de dichas fragatas, se le adelantasen 150.000 pesos para ir preparando el corte de maderas y materiales necesarios, ya que tenía proyectado construir dos fragatas al mismo tiempo, de 60 codos cada una, reservando 15.000 pesos para cada fragata y el resto de su costo le sería aportado antes de la conclusión de cada una. Acosta consideraba que así no habría demora alguna, ya que podría usar a discreción el dinero sin tener que esperar los caudales mexicanos. El problema no era sólo de dinero, ya que un proyecto de tal envergadura, unido al que ya se estaba llevando a cabo, tendería a provocar tensiones en la inevitable lucha de intereses por el control del astillero. Esto era algo de lo que ya estaba al tanto Acosta, pero ahora se iba a destacar como vital.

Por de pronto, Acosta se consideraba en una situación de privilegio con respecto a las demás autoridades habaneras, entendiéndose por tales el gobernador y el comisario de Marina. Su categoría de constructor, asentista y capitán de maestranza le hizo entrar de lleno en la lucha por el poder. En febrero de 1735 requirió abiertamente a Rodrigo de Torres que se le invistiera como «comandante de aquel astillero y su absoluto gobernador y dueño como lo es en todos los arsenales el capitán de maestranza, mayormente cuando no sólo concurre en mí el serlo en éste, sino también constructor» (35). Como no podía ser de otra forma, su actitud marcadamente vehemente le llevó a chocar de pleno con el joven comisario Montalvo, convirtiendo lo que era una aceptable relación profesional en una abierta guerra por el control del astillero. En efecto, Acosta llegó incluso a señalar a Montalvo como uno de los inconvenientes principales para su administración centralizada, indicando a Torres su disgusto porque éste llegaba al caso de «decir al asentista haga esto, o que haga lo otro». Acosta se negó también a aceptar a Montalvo como intendente, aduciendo que no le hacía falta para construir los navíos y acusándolo incluso de haber tenido una rápida ascensión política gracias a sus contactos con los Campillo (36). Acosta exigió a Torres trabajar «quieto y solo», pues no veía la

---

(34) AAB, 7191. Acosta a Patiño, 23 de febrero de 1735.

(35) *Ibidem*, Acosta a Torres, 23 de febrero de 1735.

(36) *Ibidem*. En esta época José del Campillo era intendente de Marina por real orden de 15 de agosto de 1730, cargo en el que ya gozaba de experiencia por haber sido entre 1719 y 1725 comisario de Marina en La Habana. PERONA, Dionisio A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1998, p. 394.

forma de adecuar su posición a la de Montalvo, llegando a mostrar verdadera animadversión por el intendente, de quien dijo que, una vez hubiera concluido los navíos, «que mande, que gobierne, que intencie y que haga cuanto le venga en gana, pero mientras estoy en la construcción yo solo, a menos que no sea un oficial de grado que se halle aquí accidentalmente (...) yo responderé a la Corte». Además, Acosta amenazó subrepticamente a Torres, poniéndole en la tesitura de «una de dos cosas, o relevarme de tan cercano enemigo, o apartarme totalmente de las fábricas, que ya me es imposible sufrir el peso de tan brumoso yugo» (37) Todas estas acusaciones las corroboró y afianzó indicando que había varios personajes que también habían tenido problemas con Montalvo, como el capitán de navío Daniel Boni y, principalmente, Antonio de Castañeda, quien según Acosta llegó incluso a retarse en duelo con Montalvo debido a los problemas entre ambos (38). Finalmente, acusó a Montalvo de hacerse honores a su costa y de haber filtrado la información de que él era capaz de construir los navíos del asiento más baratos. Esto último causó verdadero enfado en el asentista, además de cierta hilaridad, pues adujo que Montalvo no tenía más experiencia naval que la de «escribanía (...) sin saber ni aun la entrada de los caminos por donde marchan estas dependencias ni tener más conocimientos que de entintar papeles, debiendo parecerles que son lo mismo cedros sabicúes y caobas que plumas». Acababa el informe rogando nuevamente a Torres que acabara con el «incendio» que Montalvo había ocasionado en el astillero con sus actitudes altaneras y sus enfrentamientos permanentes con todo el mundo por su propensión a acaparar todo el poder de decisión.

Mientras la pugna entre Acosta y Montalvo continuaba, el 18 de marzo llegó finalmente de México una partida de 50.000 pesos destinada a la construcción naval, partida que, dado el enorme retraso que se acumulaba, resultó muy bien recibida. Pese a todo, aún hacían falta más de 30.000 pesos, para la conclusión definitiva del *Asia* (39) —que debía hacer el preceptivo viaje a España— y dar comienzo al cuarto y último navío del asiento (40). Además, en mayo de 1735 Montalvo recibió la noticia, que probablemente no acogió de buen grado, de que Patiño había decidido que Acosta se encargara de la construcción de una fragata de dos cubiertas y 50 cañones, y que su traza y construcción corriera por cuenta de la Real Hacienda al igual que el cuarto navío del asiento. El costo de esta fragata estaba estipulado entre los 45 y los 50.000 pesos, por lo que se dictaron órdenes inmediatas para que desde México se aprontaran las cantidades adecuadas (41). En este sentido, y para evitar

---

(37) *Ibidem*.

(38) Antonio de Castañeda llegó a La Habana comandando el buque *Santa Bárbara*, y parece ser que el comisario de Marina Montalvo quiso mandar sobre el pasaje, lo que provocó la fricción entre ambos.

(39) La construcción en sí misma se había concluido el mismo 18 de marzo de 1735.

(40) AAB, 7191. Montalvo a Vizarrón, 26 de marzo de 1735.

(41) *Ibidem*, Juan Antonio Vizarrón, virrey arzobispo de México, a Montalvo, 24 de junio de 1735.

nuevos retrasos, se ordenó a Montalvo que adelantara dinero a Acosta, lo que hizo inmediatamente en junio de 1735, entregándole 6.000 pesos para los cortes de madera.

En el verano de 1735 se inició la construcción del cuarto navío del asiento, que llevaría por nombre *América*, al tiempo que en la flota al cargo de Benito Antonio Espínola, proveniente de Veracruz, llegaron los caudales con destino a España. La tesitura no podía ser más propicia ya que, aunque en los navíos de Espínola no había dinero con destino a La Habana, finalmente se determinó desviar 50.000 pesos para el nuevo navío y la fragata que se iban a construir igualmente. Las necesidades de dinero eran tan urgentes que nadie puso la mínima objeción. Montalvo procuró, probablemente sin demasiado éxito, destacar y conseguir para Acosta todos los elementos constructivos necesarios para el cuarto buque y la mencionada fragata, ya que las órdenes provenientes de Madrid eran taxativas al respecto: no se quería el menor retraso en la construcción de navíos.

Sin embargo, y aunque el ritmo de fabricación era bueno, Montalvo aprovechó la primera oportunidad que tuvo para lanzar acusaciones contra Acosta. En efecto, en el otoño de 1735, y mientras Acosta parecía estar dedicado plenamente y sin distracciones al control de la fabricación naval, Montalvo le acusó en una carta enviada a Patiño de aprovecharse de los precios de los materiales para ganar dinero en beneficio particular (42). Las condiciones de compra de materiales, según el asiento, eran muy estrictas, pero no le resultaba difícil a un hombre como Acosta, con excelentes contactos entre los suministradores de la isla, hacerse con mercancías a mejores precios. Montalvo detectó esta práctica y no dudó en hacer llegar la noticia a Madrid. Además, Montalvo, como responsable directo del control sobre el dinero que debía recibir Acosta, solicitó un informe acerca del costo de la construcción de la fragata y, según se dictaminó, Acosta había gastado más de lo debido. La fragata de 50 cañones, acabada a finales de 1735 y que recibió por nombre *Esperanza*, finalmente costó a la Hacienda 50.525 pesos, según un elaborado informe del propio Acosta. Montalvo escribió a Patiño, indignado por el alto coste, aduciendo que, de haber sido una construcción por cuenta directa de la Administración, el montante no habría excedido de los 39.976 pesos (43). Los argumentos de Montalvo, sin embargo, no parecían de mucho peso ni estaban demasiado elaborados, ya que sus cuentas se basaban en cálculos teóricos, considerando además que una parte significativa de los materiales era puesta directamente por la Real Hacienda. Así las cosas, a Acosta no le resultó muy difícil destruir la argumentación de su rival con un amplio informe en el que, sencillamente, comparaba el costo de los codos de la fragata en cuestión con otros navíos y fragatas similares. El navío *El Fuerte*, por ejemplo, costó 66.975 pesos, y teniendo 65 codos de quilla, el resultante era 1.030 pesos el codo.

---

(42) AAB, 7191. Montalvo a Patiño, 17 de diciembre de 1735.

(43) *Ibidem*, 14 de julio de 1736.

El 21 de enero de 1736 se botó finalmente el navío *América* —aunque aún necesitó algunos meses para estar en perfecto estado de navegación—, a excepción de la artillería, que debía llegar desde Cádiz. Al tiempo que Acosta recordaba a Patiño que desde que se le dio el primer dinero para el asiento de los cuatro navíos, el 23 de junio de 1732, hasta la fecha, 23 de febrero de 1736, había construido los navíos del asiento (*África, Europa, Asia y América*), así como tres fragatas para la vigilancia de las islas Canarias, una de 48 codos y dos de a 40 (44).

Mientras tanto, el virrey de México informaba a Montalvo y Acosta de que había recibido órdenes de España para que autorizara al constructor habanero a fabricar otros dos navíos del mismo porte que el *América*, pero que frenara la construcción de nuevas fragatas como la *Esperanza* en tanto se dictaminaba si era un buen barco y si era rentable finalmente su construcción. Se ordenó a Acosta que siguiera con el asiento en tanto no se dictaminara otra cosa desde Madrid (45). Los elevados costos de fabricación hicieron que se enviara desde España el navío *Castilla*, de 62 cañones, para desguazarlo en La Habana y que sus restos fueran usados en las nuevas construcciones. También zarparon la fragata *San Cayetano* y el pingüe *La Concepción* con marineros, soldados y géneros indispensables para los nuevos buques.

En julio de 1736 llegó una nueva remesa de 50.000 pesos desde Veracruz, pero Montalvo advirtió de que las obras en el nuevo astillero de La Tenaza, así como la puesta a punto de los navíos y la construcción de nuevos encargos, hacían indispensable que se enviara más dinero. Pero mientras aún no se había acabado la construcción del navío *América*, Montalvo recibió en el mismo verano orden de Patiño para que, efectivamente, no se construyeran más fragatas de momento, pero que se iniciara la construcción de otros dos navíos de igual porte que el *Europa*, uno de los del asiento. Ambos navíos debían tener, finalmente, 62 codos de quilla y costar no más de 67.000 pesos cada uno. Acosta recibió, obviamente, igual notificación, pero se le indicó que, mientras se establecía un nuevo asiento, debía atenerse con los nuevos navíos al anterior. Acosta no disimuló su contrariedad. Expuso claramente, en junta celebrada con el gobernador, Juan Francisco Güemes y Horcasitas, que los nuevos navíos, que además debían fabricarse simultáneamente, supondrían un esfuerzo constructivo enorme, por cuanto consideraba que el astillero de La Habana no estaba preparado aún técnicamente para esta nueva tarea. Indicó que para la fábrica de los buques harían falta dos gradas nuevas, lo que elevaría mucho su costo. Consideraba que la nueva ubicación del astillero, más al fondo de la bahía y más lejos que el antiguo, multiplicaría por cuatro los costos en jornales (46). Por si fuera poco, Montalvo solicitó a Acosta que construyera una chata para poder realizar los viajes preceptivos a Veracruz, ya que la que existía hasta ese momento, llamada *Santa Bárbara*, se había hundido en un

---

(44) AAB, 7191, Acosta a Patiño, 23 de febrero de 1736.

(45) *Ibidem*, Patiño al virrey de México, 14 de junio de 1736.

(46) *Ibidem*, Acosta. Carta de 10 de septiembre de 1736.

accidente. Se acució al asentista para que hiciera la nueva construcción lo más rápido posible por un coste no superior a los 25.000 pesos, y a fin de que estuviera lista como muy tarde para abril de 1737 (47).

Dado que las relaciones entre Acosta y Montalvo no eran precisamente buenas, esto provocó un nuevo enfrentamiento entre ambos que llegó incluso a oídos del monarca. A finales de año, Montalvo recibió una reprimenda del rey por este asunto, ya que con anterioridad se había ordenado a los dos que actuaran con discreción y buenas maneras y que, sobre todo, no se ocultaran mutuamente información. De paso, se ordenó taxativamente que las nuevas fábricas tuvieran lugar invariablemente en el nuevo astillero, prohibiéndose cualquier tipo de construcción particular en él. Este astillero debía estar completamente reservado para la construcción militar y por cuenta del rey.

En el verano de 1737 la construcción de la chata había retrasado la terminación de los dos nuevos navíos de 68 codos, y esto fue usado por Acosta para atacar nuevamente a Montalvo. Resultaba ya evidente a estas alturas que no existía comunicación entre ambos y que tanto uno como otro presentaban sus quejas directamente a España sin ningún conocimiento del rival. En agosto de 1737 Montalvo comunicó al marqués de Torrenueva, sucesor de Patiño al frente del Ministerio de Hacienda (48), que había tenido noticias de que Acosta le había denunciado por no atender una petición de dinero por adelantado que le había solicitado. En su defensa alegó que no tenía inconveniente en adelantar el dinero que hiciese falta siempre que dispusiera de él, pero que para ello, y según órdenes de Patiño, necesitaba que el constructor le mostrara por adelantado el coste de las maderas y demás elementos que fuera a necesitar, y que, después de varios intentos, Acosta se había negado siempre. Montalvo, que hasta ahora se había mostrado muy comedido en sus críticas al constructor, tal vez motivado por su juventud —tenía en esta fecha veintisiete años—, no pudo soportar más las intrigas de Acosta y estalló en una carta enviada al ministro de Marina en agosto de 1737. Acusó directamente a Acosta de usar todo tipo de intrigas en su contra y para su propio beneficio, y que esa actitud era muy bien conocida por todos los que trabajaban en el astillero. Fue mucho más lejos en su demoleedor ataque contra el asentista al objetar que «la constitución de Constructor Capitán de Maestranza y Asentista es lo mismo que juez y parte al propio tiempo para el logro de sus intereses que es todo de su mayor atención», incidiendo una vez más en que especulaba claramente con los precios de los materiales en su propio y único beneficio (49).

Montalvo fue más allá en sus críticas cuando escribió a Acosta que no podía adelantarle más dinero porque, entre otras cosas, su responsabilidad como comisario de Marina era precisamente el «resguardo de la Real Hacien-

---

(47) AAB, 7191. Montalvo a Patiño, 22 de octubre de 1736.

(48) El marqués de Torrenueva se hizo cargo del Ministerio de Hacienda a la muerte de Patiño, mientras que Mateo Pablo Díaz Labandero le sucedió al frente del Ministerio de Marina e Indias por real decreto de 4 de noviembre de 1736. El 12 de marzo de 1739 le sucedería en este cargo José de la Quintana. PERONA, Dionisio A.: *op. cit.*, pp. 392-393.

(49) AAB, 7191. Montalvo al marqués de Torrenueva, 26 de agosto de 1736.

da». Le comunicó muy escueta y directamente que el costo de los dos navíos que construía en esos momentos era de 134.000 pesos, de los que habría que deducir diversas cantidades ya adelantadas. La solicitud de 80.000 pesos de Acosta quedaba, seguía diciendo Montalvo, fuera de lugar, porque la Hacienda entregaba dinero en función del estado de la construcción, y en ese instante ésta se encontraba en una fase muy temprana, lo que hacía innecesaria e inconsecuente la petición de dinero. Montalvo, con muy poco tacto, le recordaba además a Acosta que debía a la Hacienda 14.000 pesos que no llegó a gastar en la construcción de los cuatro navíos del asiento propiamente dichos (50).

Entretanto, Rodrigo de Torres ponía especial cuidado en que los nuevos buques se construyeran pronto, pese a la aparente lentitud de Acosta. No quedaba claro si la ralentización que se produjo en el verano de 1737 se debía enteramente a la falta de recursos o a una mal disimulada intencionalidad del asentista. Lo cierto fue que Torres escribió al ministro, marqués de Torrenueva, informando de este asunto e indicando que sería muy buena idea que los navíos que vinieran de La Habana a España, en concreto al arsenal de Cádiz, lo hiciesen cargados con maderas cubanas, dadas las evidentes ventajas que éstas mostraban por su durabilidad. Se pretendía de esta forma realizar posteriores arreglos en España usando precisamente la misma madera con la que los navíos habían sido construidos y, de paso, se ahorraba dinero evitando nuevos cortes en los ya exhaustos alrededores de la bahía gaditana (51).

### Los últimos años de Acosta en el astillero

El día 13 de junio de 1737 fue por fin botado el navío *San Francisco*, alias *Castilla*, y el 28 del mismo mes el otro navío, nombrado *Santo Domingo*, alias *Habana* (52). Estos acontecimientos deberían haber supuesto para Acosta un gran alivio. Sin embargo, los movimientos políticos en los ministerios de España iban a afectarle muy directamente. En efecto, la muerte de Patiño, el 3 de noviembre de 1736, desarticuló gran parte de los planes del constructor habanero. Con la desaparición del ministro de Marina y la subida al poder del marqués de Torrenueva como titular de la Secretaría del Despacho de Hacienda, una de las cuatro que ostentaba el todopoderoso Patiño, Acosta perdió gran parte de su ascendiente. El constructor se apresuró a escribir al marqués de Torrenueva en junio de 1737, para recordarle, con muy poco tacto por su parte, que entre Patiño y él había existido una gran relación de la que habían brotado excelentes frutos. Se apresuró a indicarle que Patiño le había prometido seguir con el sistema de asiento después de la construcción de los cuatro navíos del asiento firmado en 1731, y que por el bien del astillero y de la

---

(50) AAB, 7191. Montalvo a Acosta, 11 de mayo de 1737.

(51) *Ibidem*, Rodrigo de Torres al marqués de Torrenueva, 17 de junio de 1737.

(52) *Ibidem*, Acosta al marqués de Torrenueva, 28 de junio de 1737.

Marina desearía que las cosas siguieran tal como estaban (53). El problema para Acosta empezó precisamente en ese momento, ya que su enemistad con Montalvo y la desaparición de su mejor defensor pusieron en bandeja al comisario de Marina ataques cada vez más directos sobre la línea de flotación del constructor. Así, en noviembre del mismo año Montalvo redactó un brutal informe contra Acosta dirigido al recién nombrado marqués de Torrenueva. Sin duda, Montalvo ya conocía la carta de junio anterior remitida también al titular del Ministerio de Hacienda por el propio Acosta, lo que le brindaba la oportunidad de conocer con exactitud cuáles eran las debilidades del asentista y por dónde atacarle con mayor dureza.

Efectivamente, Montalvo fue inmisericorde. Recordaba al marqués las dificultades financieras que estaba teniendo, tanto para el corte de maderas como para aprestar el resto de los elementos indispensables en el astillero, pero le urgía a decidir con prontitud sobre el modo de construir de ahora en adelante. Hasta ese momento el asiento había sido el modo elegido por el monarca para reactivar el astillero habanero, pero él, como comisario de Marina, no tenía tan claro que fuera el mejor método. Indicaba que, según su experiencia, las ventajas del asiento lo eran «sólo en apariencia, y en lo sustancial nada convenientes por los ahorros que por varios modos se solicitan en perjuicio de la construcción». Reflexionaba sobre las negativas consecuencias de unir en una misma persona las tareas de asentista y constructor, ya que invariablemente dicha persona miraría sus propios intereses. Este argumento lo escribió sin mencionar el nombre de Acosta, aunque resultaba evidente que iba dirigido directamente contra él. Para acabar con su ataque, solicitó sin ambages que se sustituyera el método de construcción naval, es decir, el asiento, por el de la administración directa de la Corona, obviamente a través del comisario de Marina. Indicó que éste sería un método mucho más conveniente a los intereses reales y discutía que fuera a ser más costoso que el asiento. Pero su ataque más brutal contra Acosta, aunque siempre sin mencionarle, fue cuando solicitó abiertamente que el constructor de los nuevos navíos que se debieran realizar en el futuro fuera Pedro de Torres, quien curiosamente se hallaba en La Habana sin destino específico alguno. Montalvo concluía su misiva solicitándole que si el rey, finalmente, deseaba continuar con el asiento, al menos nombrase a Torres como constructor, ya que a éste podía controlarlo mejor. En definitiva, lo que Montalvo pretendía era deshacerse a toda costa del irrespetuoso y levantisco Acosta, que tantos quebraderos de cabeza le estaba dando (54).

Por de pronto, Acosta recibió notificación en enero de 1738 ordenándosele parar la construcción de navíos de 60 cañones y fragatas de a 40. El rey había decidido, en función de las nuevas técnicas y portes para los navíos de combate, llevar a cabo la fábrica de bajeles de al menos 70 cañones. Estas órdenes las recibió directamente de Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, en ese momento secretario del Almirantazgo y secretario personal del rey, lo

---

(53) AAB, 7191. Acosta al marqués de Torrenueva, 28 de junio de 1737.

(54) *Ibidem*, Montalvo al marqués de Torrenueva, 22 de noviembre de 1737.

que le confería un carácter aún más solemne (55). Para Acosta se multiplicaban los problemas, ya que no sólo se le había ordenado cambiar de planes constructivos, sino que además se suponía que los nuevos navíos debían ser de similar costo que los proyectados con anterioridad. No tuvo más remedio que comunicarle a Ensenada en abril que resultaría del todo imposible mantener los costos, que él calculaba en 33.000 pesos más, es decir, alrededor de 130.000 pesos cada uno. Asumió la posibilidad de usar las maderas de los navíos ya proyectados, que debían ser de 78 codos de largo, pero en absoluto podía asumir un costo similar (56).

Montalvo, en tanto, estaba muy pendiente de este nuevo arreglo con Acosta y le comunicó a Ensenada a finales del mismo mes que estaría muy vigilante de lo que hiciera el constructor, para lo cual incluso usaría la autoridad del gobernador en caso de que Acosta diera más problemas de los previstos. La arrogancia y el excesivo personalismo de Acosta le estaban poniendo en verdaderos apuros, ya que el mismo intendente, Francisco Baras, había hablado con el propio Montalvo acerca del asunto y acordado con él vigilar que la fábrica de los próximos dos navíos de 70 cañones, por medio de la Real Hacienda, se concluyera con las mismas calidades que los navíos hasta ahora botados. Acordaron pagar al constructor la diferencia con los navíos de 60 cañones proyectados, siempre y cuando fuera razonable (57). Acosta, por tanto, perdió la batalla para continuar fabricando nuevos buques por asiento, pero al menos pudo seguir teniendo cierto control operativo como constructor sobre los futuros navíos que saliesen del astillero.

Hasta ahora Acosta había recibido con mayor o menor puntualidad los pagos por su trabajo, aunque en 1738 empezó a quejarse amargamente de que los recibía en plata menuda en vez de en plata fuerte como estipulaban sus contratos. Esta práctica defraudatoria era desgraciadamente bastante habitual. Aunque el valor teórico de ambas monedas era el mismo, en la práctica existía una pequeña devaluación en la moneda de menor porte, por lo que los contratistas y aquellos que usaban cantidades importantes de dinero solían asegurarse mediante contrato cobrar en plata fuerte. El hecho de que Acosta empezara a notar precisamente ahora que algunos pagos se le estaban haciendo en plata menuda es indicativo de su debilitada posición después de 1737. Y no cabe duda de que Montalvo tuvo mucho que ver en ello, pues aunque desde Veracruz se enviara el situado y las cantidades estipuladas para la construcción naval en ambas monedas, indudablemente era él quien autorizaba los pagos al constructor y el que decidía en qué moneda se abonaban. Por consiguiente, al librarle pagos en moneda sencilla, estaba en realidad presionándole para que no pudiera realizar su trabajo con empeño y dedicación, pues sabía claramente que dañaría el poder adquisitivo de Acosta. Por este motivo, cuando éste vio la oportunidad, no dudó en quejarse al virrey, a sabiendas de que éste se lo notifi-

---

(55) PERONA: *op. cit.*, p. 394.

(56) AAB, 7191. Acosta a Zenón de Somodevilla, 15 de abril de 1738.

(57) AAB, 7191. Montalvo a Zenón de Somodevilla, 21 de abril de 1738



caría a Montalvo para que cesase en esta práctica (58). Y de igual forma, cuando firmó un nuevo acuerdo en junio de 1738, se aseguró de que cobraría en plata fuerte.

En efecto, el 6 de junio de 1738 Juan Acosta y Lorenzo Montalvo firmaron un contrato por el que el constructor se hacía cargo de la fábrica de una fragata de 60 codos de quilla y 50 cañones, con iguales características que la *Esperanza*, concluida por el propio Acosta años antes. La diferencia con respecto a aquella construcción es que ahora Montalvo le obligó a aceptar duras condiciones de control sobre la fábrica, además de establecer normas muy estrictas sobre el uso de las maderas ya preparadas en el arsenal. De la misma forma, el contrato fijaba el costo total en 44.000 pesos, por lo que Acosta, que ya no construía en realidad por asiento, tenía que ajustarse fielmente a la letra de lo exigido, que incluía un tiempo máximo de siete meses para la conclusión del buque (59). Así pues, el resto de 1738 Acosta lo dedicó a las difíciles tareas de fabricar dos navíos de 70 cañones y una fragata de 50, sin asiento y con un comisario de Marina especialmente atento a cualquier error del constructor.

En diciembre las obras de los tres buques estaban bastante adelantadas, especialmente las de los navíos, que serían nombrados *Invencible* y *Glorioso*. En mayo de 1739 estaban muy adelantados. Por su parte, el 13 de marzo anterior ya se había botado la fragata *Santa Catalina*, alias *Bizarra* (60), que pasaría a sustituir a la anterior, denominada *Retiro*, y que cumplía la clásica misión de traer los situados desde Veracruz a La Habana, para luego repartir la parte que correspondiera en Puerto Rico o Santo Domingo (61). Dadas las duras condiciones para la construcción de esta fragata, especialmente las relativas al tiempo y costo, es destacable que Acosta hubiera cumplido casi escrupulosamente con el tiempo de finalización, y teniendo en cuenta que no se notificó ningún problema en cuanto al costo, es de suponer que también cumplió con esta parte de su contrato.

Las obras de los navíos de 70 cañones no parecían poder completarse totalmente a principios de 1740. Estaba habiendo problemas con los fondos llegados desde el virreinato, algo que tenía mucho que ver con el aumento de la actividad naval inglesa en la segunda mitad de 1739. Esta actividad era real-

---

(58) AAB, 7191. Juan Antonio Vizarrón, arzobispo virrey de México, al marqués de Torre-nueva, 10 de julio de 1738.

(59) *Ibidem*, copia del contrato. La Habana, 7 de agosto de 1738.

(60) Sobre esta fragata existen fuertes discrepancias entre las listas de buques publicadas, especialmente la de Douglas Inglis, y los datos de la documentación. Los informes mencionan con claridad que se trataba de una fragata de 50 cañones y de nombre *Bizarra*. En cambio, Inglis recoge este buque como un navío del mismo porte pero de nombre *Bizarro*, no coincidiendo tampoco el nombre de bautismo que da este autor (*Ntra. Sra. de Guadalupe*) con el que muestra la documentación, *Santa Catalina*. En nuestra opinión, la lista de Douglas Inglis contiene muchos errores en los portes, fechas de botadura e incluso designaciones de buques que se vienen repitiendo desde entonces. Se hace necesaria una investigación muy detallada con los fondos del Archivo General de Marina de El Viso del Marqués y del Archivo General de Simancas, entre otros, especialmente en lo referente a las fragatas y fechas de botadura de navíos de la primera mitad del siglo XVIII.

(61) AAB, 7191. Acosta a Ensenada, 17 de mayo de 1739.

mente el preludio de la guerra que estallaría entre España e Inglaterra en diciembre de 1739, y que sería conocida como la guerra de la Oreja de Jenkins. Sabiéndose en España que las actuaciones inglesas iban encaminadas a una pronta ruptura de las hostilidades, el marqués de la Ensenada se apresuró a enviar órdenes al virrey de Nueva España para que no dejara desatendido el astillero de La Habana e hiciera los esfuerzos que hicieran falta para incluso aumentar la construcción de buques de guerra. Ensenada, como principal garante de la expansión de la Marina de Guerra española tras Patiño, no estaba dispuesto a permitir que tantos años de frenética actividad constructora, y de enormes gastos, quedaran ahora cercenados por la guerra; incluso en estado de guerra se debía construir, y si cabe a mayor ritmo. Así se lo comunicó a Montalvo en el verano de 1739, cuando por real orden de 31 de agosto se dictaminó la construcción de tres navíos anuales en La Habana en vez de dos como hasta ese momento. El comisario indicó a Ensenada a principios de 1740 que haría todo cuanto estuviera en su mano para cumplir las órdenes de fabricar tres navíos anuales, comenzándolos a principios de cada año, pero lanzó un nuevo dardo a su tradicional enemigo Acosta al comunicar que pensaba que éste no sería capaz de llevar a cabo la nueva tarea, y que se hacía indispensable, en cualquier caso, comunicar con exactitud el precio de los buques, ya que era necesario hacérselo saber al constructor (62).

Las agrias disputas entre ambos notables del astillero no se hicieron esperar. Tuvieron una reunión en el otoño de 1739 acerca de los costos de los dos navíos de 70 cañones aún sin acabar, y que Acosta se negaba a concluir sin más dinero encima de la mesa. La reunión fue tan tensa como las anteriores, ya que Montalvo reprendió al constructor por su falta de exactitud en las cuentas y la ambigüedad en torno al costo definitivo de dichos navíos. Acosta argumentó que no estaba seguro de que el costo final fuera a ser de 130.000 pesos por unidad, lo que desagradó sobremanera a Montalvo. Parece que el gasto podía ser de unos 135.000 pesos por navío, y eso si no había ningún otro imprevisto. Los costos no estaban siendo tal como se suponía debido a que se estaba necesitando más hierro y madera de lo que se pensaba primeramente, sin contar con la aparente prodigalidad con que Acosta utilizaba varias materias primas. Montalvo, que en realidad no tenía conocimientos técnicos sobre fábrica naval, no podía comprender cómo era posible que tanto el *Invencible* como el *Glorioso* fueran a costar mucho más dinero que el *América*, uno de los mayores navíos salidos de La Habana y que Acosta terminó mediante asiento por 77.000 pesos (63). Los números que Montalvo manejaba sobre la cantidad de hierro, sus costos y lo que de más se usaba en los nuevos navíos de 70 cañones no cuadraban en absoluto con las cuentas exigidas por Acosta. Al comisario de Marina le parecía sospechoso que un navío cuyo costo no debía sobrepasar los 83.000 pesos fuera a costar una verdadera fortuna a las arcas reales. Acababa su disertación añadiendo que estaba dispuesto a ayudar

---

(62) AAB, 7191. Montalvo a Ensenada 28 de febrero de 1740.

(63) AAB, 7191. Montalvo a Ensenada 28 de febrero de 1740.

a Acosta a finalizar dichos buques por el bien del rey, pero no a cualquier precio.

Las noticias acerca del aumento de la construcción naval en La Habana ordenado por el monarca obviamente llegaron también a oídos del virrey, que era, al fin y al cabo, quien ponía el dinero. En mayo de 1740 éste escribió a Ensenada informándole de la dificultad de dicho proyecto: «Por ahora contemplo imposible de practicarse la construcción de tres quillas a la vez en cada año en el Astillero de La Habana» (64). Las razones aducidas no eran precisamente de poco peso, porque consideraba absolutamente prioritario la asistencia a los presidios de barlovento con la pesada carga de los situados, además de sostener con caudales y víveres los guardacostas de Tierra Firme, reforzar los presidios de la Florida, Cuba y La Habana, y atender los cuantiosos gastos defensivos de Veracruz. Sencillamente, no había dinero para todo. Tildó de «dispendio» la mera idea de construir tres navíos anuales, y consideró enormes las dificultades de llevar el dinero a La Habana, en caso de que existiera, por la falta de buques de escolta. La travesía hasta la isla no la consideraba, con razón, nada segura sin una adecuada cobertura naval, habida cuenta la numerosa presencia inglesa, que se hacía sentir permanentemente. Por último, indicó con acertado juicio que de nada serviría construir navíos nuevos en La Habana si luego no se podían armar, ya que la artillería debía venir de España, por lo que a efectos prácticos el nuevo buque siempre tardaba mucho en entrar en servicio activo. Y eso sin tener en cuenta que, mientras el navío esperaba el armamento, solía estar expuesto a las inclemencias del tiempo, sufriendo invariablemente desperfectos que obligaban a nuevos reparos.

Montalvo mostró una mal disimulada contrariedad por los argumentos del virrey, aunque compartía gran parte de los mismos. Sin embargo, su cargo de comisario de Marina le obligaba a cumplir con la máxima eficacia las disposiciones de Madrid, en previsión de una mejor posición política en el astillero. Por consiguiente, contestó al virrey que entendía parcialmente algunos de sus argumentos, pero le conminó sin rodeos a cumplir con los designios reales. Además, consideró que los navíos habaneros, forrándose sus fondos, estaban especialmente bien acabados, lo que les hacía considerablemente resistentes a los imponderables del tiempo (65). De paso le solicitó la nada despreciable cifra de 600.000 pesos, para acometer el nuevo programa constructivo ordenado desde España.

Mientras se producía este intercambio epistolar entre Montalvo y el virrey, se recibieron en La Habana nuevos despachos de la mano del propio Ensenada, con explicaciones más convincentes y amplias del porqué de la apremiante necesidad de nuevos navíos. Las acuciantes necesidades de buques tenían relación directa con la baja calidad que se había

---

(64) AAB, 7191. Virrey Juan Antonio Vizarrón, arzobispo de México, a Ensenada, 30 de mayo de 1740.

(65) *Ibidem*, Montalvo al virrey de Nueva España, 1 de julio de 1740.

detectado en muchos navíos construidos hasta ese momento, bien por el maderamen usado, bien por las inclemencias del tiempo. La Habana, con sus abigarrados y fuertes navíos, había ya ganado claramente la batalla a los astilleros peninsulares. Por eso, Ensenada no dudó en transmitir a Montalvo el plan que contemplaba la construcción de 15 bajeles entre 1741 y 1742, 10 de ellos en La Habana y los otros cinco en Ferrol (66). A La Habana le correspondía en este ambicioso nuevo plan la fábrica de 3 navíos de a 70 cañones, 3 fragatas de a 50, 2 de a 40 y las dos últimas de a 20 cañones. El problema era que no se indicaba el precio que debía tener cada buque ni quién los iba a construir verdaderamente. La situación era muy embarazosa para Montalvo, presionado por Ensenada para construir barcos sin parar mientras el virrey le hacía ascos a cualquier tipo de iniciativa que conllevara cuantiosos desembolsos para Nueva España. Por si fuera poco, Acosta continuaba con su política de gastos poco clara y su interés por acaparar cualquier construcción en los astilleros. A esta vorágine de acontecimientos se vino a sumar uno más en el otoño de 1740, justo cuando se concluían por fin los navíos *Invencible* y *Glorioso*. Pedro Acosta, hermano del constructor y también ligado al astillero, hizo a Montalvo una suculenta oferta para la fábrica mediante asiento de una serie de buques. Esta fue su propuesta:

- navío de 78 codos de quilla y 70 cañones: 106.000 pesos;
- fragata de 60 codos de quilla y 50 cañones: 44.000 pesos;
- fragata de 52 codos de quilla y 40 cañones: 33.000 pesos;
- fragata de 45 codos de quilla y 22 cañones: 20.000 pesos;
- chata de 50 codos de quilla y 24 cañones: 26.000 pesos;
- navío de 72 codos de quilla y 64 cañones: 75.000 pesos;
- navío de 68 codos de quilla y 64 cañones: 65.000 pesos (67).

Desconocemos las implicaciones de esta propuesta, pero es muy probable que el instigador de la misma fuera el propio Juan de Acosta. Las malas relaciones con Montalvo pudieron haberle empujado a utilizar a su hermano como albacea de su oferta. Si fue así, desde luego no fue efectiva, ya que la propuesta no sólo no contó con ninguna respuesta, sino que no se supo nada de Pedro Acosta en muchos años. Por si fuera poco, Montalvo recibió noticias del virrey indicándole que sencillamente no existía en todo el virreinato los 600.000 pesos que pedía para el inicio de la construcción de los bajeles requeridos por Ensenada. Es más, le anunció que las deudas de la tesorería real que él gobernada ascendían a tres millones de pesos, por lo que bien podía olvidarse no sólo de esa cantidad, sino también de los 120.000 pesos que le había solicitado para el corte de maderas (68).

---

(66) AAB, 7191. Montalvo a Ensenada, 22 de julio de 1740.

(67) *Ibidem*, Pedro de Acosta a Montalvo, 26 de septiembre de 1740.

(68) *Ibidem*, Virrey de México a Montalvo, 15 de octubre de 1740.

Mientras las autoridades americanas debatían entre sí las posibilidades de financiar buques, cortes de maderas o sencillamente poder llevar adelante los planes mínimos de supervivencia del astillero de La Habana en medio de la guerra con los ingleses, en España se estaba discutiendo desde hacía un año la creación de una compañía de comercio cuyo nacimiento no sólo afectaría a la construcción naval en La Habana, sino también al futuro inmediato de Juan de Acosta.

Todas estas circunstancias, entre las que destacaba sin duda el complicado carácter de Acosta y su proverbial mala relación con todos aquellos con los que trabajaba, fueron motivos de peso que empujaron a las autoridades madrileñas a firmar el asiento naval con la Compañía de La Habana, desplazando definitivamente de la escena del astillero al constructor. Aunque la fundación de la Compañía databa de 18 de diciembre de 1740, el asiento naval con ella no se cerró definitivamente hasta el 4 de junio de 1741, pese a que el presidente, Martín Aróstegui, se había mostrado reticente a embarcarse en la desconocida tarea de la fábrica de bajeles para el rey (69).

No se tiene ninguna referencia directa de lo que pensó o dijo Acosta acerca del asiento con la Compañía. Su desplazamiento definitivo de la escena principal, en la que había sido protagonista durante dos décadas, probablemente no le sentara muy bien. En cualquier caso, mientras se acopiaba nuevo material para las construcciones navales de la década de 1740, Acosta tuvo que enfrentarse nuevamente en esta etapa final al recalcitrante problema del cobro de los navíos recién acabados, como el *Glorioso* o el *Invencible*. Ambos costaron a Acosta, según sus propios cálculos, 243.668 pesos; pero el rey, incitado por Montalvo, no estaba dispuesto a pagarle más de 210.000. Una real orden de 30 de julio de 1742, expedida en San Ildefonso, sellaba definitivamente el asunto al ordenar al gobernador de Cuba, Juan Francisco Güemes y Horcasitas, que lo que finalmente se le pagaría a Acosta serían los 210.000 pesos antecedentes, y no la cifra que manejaba el constructor (70). Acosta, hombre acostumbrado a la lucha y disputa permanente, seguía en 1744 solicitando la cantidad que él consideraba justa por los mencionados navíos, y hubo de ser el propio marqués de la Ensenada quien le recordara que la decisión ya estaba tomada y que, como constructor, su obligación ahora estaba en colaborar en la fábrica de los nuevos navíos que estaba proyectado hacerse por cuenta de la Compañía de La Habana (71). Lejos de amilanarse, Acosta siguió pleiteando

---

(69) GÁRATE, Montserrat: *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*. Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián, 1993, pp. 65-66.

(70) AAB, 7191. San Ildefonso, José del Campillo a Güemes y Horcasitas, 30 de julio de 1742. El problema estribaba en que Montalvo, para calcular el costo de estos navíos de 70 cañones, usó una regla de tres simple comparándola con el costo de los navíos de 60 cañones construidos anteriormente por Acosta, a lo que éste argumentaba que no se podían aplicar reglas matemáticas para calcular fábricas de navíos, ya que las diferencias de quilla y demás aspectos constructivos no eran reglas fijas. Aquí, probablemente, mostró Montalvo su escaso nivel de conocimiento en lo referente a la construcción naval, aunque su fuerte posición política a esas alturas en La Habana le sirviera para hacer triunfar sus argumentos.

(71) AAB, 7191. Ensenada a Acosta, 1 de julio de 1744.

con la Corona hasta la muerte, en 1749. Y tras ella, sin duda por influencia directa del constructor, su viuda, Mariana de Acosta Hurtado, no cejó en su empeño de que Madrid viera con justicia los cálculos sobre estos dos navíos y que se le reembolsara la diferencia (72). En fecha tan tardía como 1755, su viuda no paraba de luchar por una cantidad que, aunque justa desde el punto de vista meramente constructivo, nunca llegaría a ver restablecida.

## Conclusión

La actividad profesional y constructiva de Acosta, durante más de veinte años relacionada con el astillero de La Habana, se muestra, a la luz de los resultados arriba expuestos, como uno de los más grandes logros de un solo hombre frente al problema de la fábrica naval, justo en un período en que la Marina de Guerra española necesitaba imperiosamente ampliar su número de unidades y, sobre todo, su calidad. No obstante su, sin duda, difícil y controvertido carácter, no cabe cuestionarse la figura de Juan de Acosta como uno de los más importantes personajes de la fábrica naval militar de la España del siglo XVIII. El hecho de no ser francés o inglés, ni estar directamente relacionado con la escuela del constructor español Gaztañeta, a todas luces ha pesado para que sobre su figura y su ingente obra haya caído un manto de oscuridad y desconocimiento. Pero no hay que olvidar que, bajo su dirección, el astillero de La Habana empezó a convertirse, *de facto*, en el astillero militar más importante de España, y que su programa constructivo y sus esfuerzos por mejorar las instalaciones del enclave implementaron una obra de enorme trascendencia, sin parangón en lo que se podría llamar la historia del astillero de La Habana.

Durante sus años de control sobre la fábrica de bajeles, del astillero habanero salieron más de una docena de buques de varios portes directamente contruidos por él. Son muy pocos los constructores navales que efectivamente puedan preciarse de esto, ya que, si bien Mullan o Gautier nominalmente tienen en su haber más buques contruidos, hay que recordar aquí que la mayoría de estos navíos lo fueron usando sus planos, repetidos una y otra vez, sin que el constructor interviniera directamente en el proceso, pues no pocas veces se hallaba a cientos de kilómetros de donde realmente se fabricaba el buque. Es, por tanto, Acosta un constructor singular, pues no sólo era innovador, sino que además fiscalizaba directa y personalmente cada una de las fases de la construcción naval, imprimiendo un sello personal del que pocos constructores pueden presumir.

Aunque el relevo de la fábrica naval lo cogió la Compañía de La Habana, sus efectos positivos, gracias a los antecedentes, son obra exclusiva de Acosta. No es exagerado decir que sin Acosta el astillero militar de La Habana no hubiera llegado a ser tan importante como fue, o al menos habría tardado

---

(72) AAB, 7191. Mariana de Acosta a Arriaga, 30 de marzo de 1755.

*JUAN DE ACOSTA Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA HABANA (1717-1740)*

varias décadas en alcanzar el nivel logrado bajo su dirección, lo que hubiera supuesto un retraso aún mayor en los programas constructivos ideados tanto por Patiño como por Ensenada. Porque bajo Acosta se construyó mucho y bien, especialmente en comparación con las postrimerías del siglo XVII o la primera década del XVIII, pero la herencia más significativa del constructor fue la creación de una forma de trabajo en la que destacaba el logro final y la implicación de toda una variada gama de personajes ligados al astillero. Es cierto que el comisario de Marina y el gobernador de La Habana fiscalizaban y controlaban su obra, y que en ocasiones se apreciaba un velado interés por que el constructor no destacara en demasía; pero si bien esa lucha por el poder y la influencia en un enclave de la naturaleza del habanero era, hasta cierto punto, normal, la verdad es que influyó decisivamente para que Acosta pusiera un interés especial en que sus navíos destacaran sobre los demás. En este sentido, la rivalidad redundó en beneficio de la calidad de la fábrica naval, y los problemas personales no dejaron que ninguno de los implicados en los programas constructivos entorpeciera el objetivo último, que no era otro que construir buenos navíos capaces de servir a los intereses de España en su lucha por el dominio y control sobre los mares caribeños en su pugna secular con Inglaterra.

A modo de resumen, y para que se pueda tener una percepción visual de la actividad constructiva en este período, se expone a continuación un cuadro de los buques de gran porte construidos bajo la etapa de Acosta en La Habana:

	Navío	Fragata
1731	<i>Constante</i>	
1732	<i>África</i>	
1734	<i>Europa</i>	
1735	<i>Asia</i>	
1736	<i>América</i>	
1735		<i>Esperanza</i>
1737	<i>Castilla</i>	
1737	<i>Habana</i>	
1739		<i>Bizarra</i>
1740	<i>Invencible</i>	
1740	<i>Glorioso</i>	

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.



# EL *SOBERBIO*. NAUFRAGIO Y RESCATE DE UN NAVÍO EN EL SIGLO XVIII

Genoveva ENRÍQUEZ MACÍAS  
Universidad de Ottawa (Canadá)  
Victoria STAPELLS JOHNSON  
Lda. en Geografía e Historia

## Introducción

El patrimonio histórico sumergido está despertando un creciente interés en las últimas décadas. De hecho, la propia definición se acuña a raíz de las prospecciones realizadas por parte de empresas privadas, que sacan a la luz el fenómeno de los naufragios como atractivas aventuras con grandes beneficios comerciales. Pero la consecuencia es que el rescate de pecios ha provocado intereses encontrados. Por una parte, el vacío legal y la falta de conciencia de muchos gobiernos, que no contemplan el patrimonio subacuático con la misma rigurosidad y carácter científico que se aplica al terrestre, a lo que hay que añadir el imaginario popular, con una visión idealizada de aventureros que bucean en mares tropicales y encuentran arcones llenos de cadenas de oro y piedras preciosas, tesoros que están allí, sin dueño, bajo el agua, esperando que alguien los saque a la superficie. De otra parte, tenemos al mundo científico —historiadores, arqueólogos y conservadores—, que reaccionó a su vez ante la evidencia de que este patrimonio hasta entonces ignorado debía ser protegido, con lo que paralelamente se ha ido desarrollando una especialización de los distintos profesionales relacionados con el pasado sumergido.

Un naufragio no es sólo el tesoro material: es también el tesoro documental desde el punto de vista histórico; y éste precisamente es el aspecto que se suele olvidar a la hora de profundizar en las múltiples facetas que se nos presentan al abordar uno de estos episodios. Cuando trabajamos las épocas moderna y contemporánea, y específicamente la Carrera de Indias, nos encontramos con la verdadera joya de las fuentes escritas, que proporcionan una información amplísima y valiosa sobre todos los aspectos concernientes a la navegación, comercio, construcción naval, sociedad de la época, mentalidades, alimentación, climatología, historia del arte, tecnología, etc. En resumen, si un pecio es una «cápsula del tiempo», las fuentes documentales nos abren la puerta para estudiarlo en toda su amplitud.

El naufragio del *Soberbio* se nos ofreció como un caso extraordinario. El navío quedó accesible para recuperar la carga, los trabajos se realizaron inmediatamente después del hundimiento y se prolongaron a lo largo de más de

tres años, de una manera sistemática y rigurosamente controlada por el Consulado y la Casa de Contratación, cuyos representantes enviados al lugar del rescate emitieron informes diarios pormenorizados. Esto generó una cantidad enorme e inusual de documentación en relación con otros naufragios. Procesar toda esta información, encontrada básicamente en los Archivos Generales de Indias y Simancas, fue una tarea asimismo minuciosa acometida dos siglos y medio después del suceso, cuyo resultado es este relato completo de un salvamento realizado a mediados del siglo XVIII, en toda su complejidad y detalle (1).

### Un mercante en la Real Armada (2)

Don Guillermo Terry (3), un irlandés afincado en El Puerto de Santa María, consiguió de la Corona su carta de naturaleza en 1729, así como el título de marqués de la Cañada-Tirry (4). Era uno de tantos extranjeros que entonces residían en el entorno de la bahía de Cádiz y cuyo objetivo era dedicarse al comercio con Indias. Invirtió gran parte de su capital en la construcción de un navío, pidiendo para ello la preceptiva licencia al rey Felipe V, licencia que le fue concedida el 1 de abril de 1736, encargando la fábrica al constructor José de Arzueta, quien trabajaba en el astillero santanderino de Guarnizo. En abril de 1738 llegó al puerto de Cádiz, tripulado por 130 hombres, con el nombre de *San Francisco de Asís* y el alias de *El Marqués*, sin duda en honor de su dueño. Montaba 32 cañones de hierro, de los cuales 24 eran del calibre de seis libras y ocho del de cuatro.

Al día siguiente, don Guillermo dio cuenta de sus gálibos a las autoridades para que, de acuerdo con sus medidas, se pagaran los derechos correspondientes. Tenía dos cubiertas, puente a la oreja (cubierta corrida) y, según el codo real lineal, daba las proporciones siguientes: eslora, 66 (27,58 m); quilla, 55 (22,99 m); manga, 17 con 80 centavos (7,44 m); puntal, 7 con 40 centavos (3,09 m), lo que en total hacía 460 toneladas y 2/3.

Sin embargo, en una documentación posterior, de 1749, encontramos que Ciprián Aufrán, capitán de maestranza de Cádiz, certificó unas medidas muy

---

(1) Este artículo es el avance de un trabajo mucho más amplio sobre la biografía completa del *Soberbio*. Aquí presentamos sólo lo que concierne a su naufragio y rescate, con una pequeña introducción acerca de los años anteriores a su pérdida.

(2) Toda la información para este epígrafe se encuentra en los legajos del Archivo General de Simancas (en adelante AGS): Secretaría de Marina, 315, 316, 434, 435, 436, 437 y 477; y en el Archivo General de Indias (en adelante AGI): Consulados, 205, y Contratación, 1526.

(3) El apellido Terry aparece en la documentación como «Tirry», producto de la pronunciación inglesa del mismo. Tenemos constancia de que fue el primer antepasado afincado en España de la hoy conocida familia que da nombre a las bodegas de brandi.

(4) AGI, Indiferente General, 446 A, libro 42; Archivo Histórico Provincial de Cádiz (en adelante AHPC), Protocolos de Cádiz, tomos 4471, 4474 y 4486.

diferentes: eslora, 71 codos y 18 pulgadas (30,1 m); quilla, 60 (25,8 m); manga, 19 y 2 pulgadas (7,96 m); puntal, 8 y 10 pulgadas (3,67 m), con un total de 693 toneladas y 3/8 (5).

Por tanto, había una diferencia de unos tres metros en muchas de las medidas, y de 233 toneladas, aproximadamente, en el desplazamiento del buque —casi un tercio—, lo que nos descubre el fraude que tantas veces se daba a la hora de certificar el tonelaje de las embarcaciones: se rebajaba el mismo para pagar menos impuestos a la Real Hacienda.

Al llegar a Cádiz quedó a la espera de obtener licencia para incorporarse a la Carrera de Indias; pero en octubre de 1739 estalló la guerra con Gran Bretaña —«guerra de la Oreja de Jenkins» para los ingleses y «del Asiento» para los españoles—, y el marqués de la Cañada recibió un requerimiento el 22 de noviembre del año siguiente para que su navío se incorporase «en préstamo» a la Real Armada. El rey no disponía de suficientes barcos para hacer frente a los enemigos en el mar y debía recurrir a los de particulares, de los cuales sólo seis resultaron aptos. Se firmó un contrato con sus dueños por el cual la Corona se comprometía a devolverlos tal y como éstos los habían entregado, y en caso de pérdida se les pagaría el valor tasado en ese momento. Se dio la circunstancia, increíble para un imperio como el español, de que sólo se pudo organizar una escuadra de 12 navíos, lo que significa que la Corona disponía únicamente de seis buques propios.

Todos estos mercantes recibieron un nombre de guerra, pasando *El Marqués* a llamarse *Soberbio*, si bien fueron necesarias otras modificaciones más complicadas con el objeto de convertirlo en un navío adecuado para la batalla. Se le abrió una batería baja para añadir 28 cañones, es decir, catorce por banda, con lo que los 32 iniciales se convirtieron en sesenta, aunque esta nueva línea no quedó «muy floreada», casi a ras de agua. Se le reforzó íntegramente el interior del casco con baos en el aire, unas vigas transversales de costado a costado, y se hicieron pañoles para pólvora y otros pertrechos, así como para alojamiento de soldados.

Durante ocho años estuvo incorporado a la Real Armada, algo que sin duda mantuvo en vilo a su dueño, que lo despidió en Cádiz sin haberlo estrenado y siguió con lógica preocupación sus singladuras por Cantábrico, Atlántico y Mediterráneo. El *Soberbio* participó en varias acciones menores, hasta que se dio la batalla definitiva en Tolón, cerca de Marsella, contra la armada inglesa al mando del almirante Thomas Matthews. Las fuerzas estaban igualadas. La escuadra francoespañola, comandada por monsieur De Court y don Juan José Navarro, contaba con 23 y 12 navíos, respectivamente, y los ingleses, con 33 más cuatro brulotes. A pesar de la traición de nuestros aliados franceses, que nada más comenzar la batalla se inhibieron de manera flagrante, Navarro consiguió una aplastante e inesperada victoria el 22 de febrero de 1744 gracias a su arrojo y habilidad táctica, hazaña que le mereció el título de marqués de la Victoria. El *Soberbio* resistió el combate

---

(5) Ambos arqueos los encontramos en AGI, Contratación, 1526.

a pesar de varios cañonazos que le ocasionaron graves desperfectos, posteriormente reparados en Cartagena (6).

Tras la batalla, el navío regresa a Cádiz. Cumple su última misión sirviendo como capitana en un convoy durante la primavera de 1748, escoltando hasta Madera a una flota de mercantes que transportaban con urgencia azogue para las minas de Nueva España. Al mando de Juan de Egues el convoy sufrió otro ataque por parte de los ingleses, quienes apresaron cuatro navíos españoles por la retaguardia el 18 de marzo.

Después de este desafortunado episodio, que para los británicos fue una pequeña venganza por su derrota en Tolón, nuestro navío regresa de nuevo a Cádiz y es devuelto a su dueño al firmarse la paz de Aquisgrán, asumiendo el nuevo rey Fernando VI los gastos de su reconversión en mercante para dejarlo con su estructura original.

### **Primer y único viaje a Indias**

Como compensación a los servicios prestados en la Armada, don Guillermo Terry exigió que se le concediera licencia para navegar a Nueva España en la primera ocasión que se ofreciera, pues quería ser de los primeros en salir tras varios años de tráfico interrumpido a causa de la guerra. El 19 de septiembre de 1749 es admitido para hacer la ruta a Veracruz, haciéndose a la vela el 12 de octubre del año siguiente (7) cargado de hierro, acero, alambre, telas variadas, cera, papel, vino, aguardiente, aceite, vinagre y cajones de libros (8). En el puerto mexicano fondea tres meses, se le reparan los desperfectos causados en el viaje y carga para España los efectos siguientes:

— Del rey: 1.784 planchas de cobre (peso total de 1.012 quintales= 46.552 kilos), 33 zurrone de cacao y un cajoncito de monedas.

— De particulares: 1.133.134 pesos fuertes en plata acuñada, 11 cajones de plata labrada (objetos religiosos, de ajuar doméstico, alhajas, etc.), 13.760 pesos en oro acuñado, 19 onzas de oro labrado, 242 zurrone de grana fina, 249 zurrone de añil, 71.540 mazos de vainillas, 5 cajones de azúcar, 5.470 quintales de palo de Campeche, 124 tercios de purga de Jalapa, 5 zurrone de cacao de Soconusco, 4 cajones de chocolate, 16 cajones de jarros de Guadalajara, 4 cajones de polvillo de Oaxaca, 1 cajón de purga de Michoacán, 2 cajones de géneros de botica, 13 petacas de cascarilla, 3 cajones de regalos, 193 cueros curtidos y 350 cueros al pelo (9).

---

(6) Para imaginar la magnitud de esta batalla y la potencia de fuego desplegada, baste recordar que en la de Trafalgar, en 1805, participaron en total 60 navíos por ambos bandos, ocho menos que en Tolón. Y, sin embargo, Navarro, con sólo doce a su mando, venció a los 33 ingleses.

(7) AGI, Consulados, 326 y México, 2980.

(8) AGI, Contratación, 1526.

(9) AGI, Contratación, 2533.

Éste era el registro oficial; pero, como ya sabemos, y era en la época cosa pública y notoria, todas las embarcaciones transportaban una carga ilegal sin registrar que se escondía en los vericuetos más insospechados. Como ejemplo sirva la declaración de un vecino de Ayamonte, que confesó haber cargado un cajón con un compartimento oculto y que describía de esta manera tan gráfica:

«Pertenece a Manuel Ortiz, vecino de Ayamonte.

»Es de vara y media de largo poco más o menos, está forrado en cuero de caballo, tiene bisagras de hierro, tiene cerradura francesa metida dentro del cuero, cuya llave tiene en su poder el contraamaestre. En una cabeza de las dos pequeñas tiene una marca de crudo que dice “Ortiz de Dios” y debajo de ella “Nº 2”, cuya marca está clavada con clavos. En la tapa del dicho baúl, por dentro, tiene pegadas dos estampas con dos imágenes de la Virgen. Dentro del dicho baúl traía: dos sombreros blancos, uno con cintillo de tela; un cabo de sarasa fina envuelto en un cotencio; un capote con forros azules y listón de China por abajo; dos capotes sin forro; unos calzones azules de tripe con charreteras y ojales de plata; dos pares de calzones de diable manfort negros; tres chupas blancas; distintas piezas de ropa blanca y de color; una chupa de paño azul con botones del mismo paño; 13 cucharas y 12 tenedores de plata; dos hachuelas de plata, una con pie con peso de 16 onzas, y la otra con peso de 12; un par de hebillas de zapatos y otro par de charreteras de plata; 5 cajas de plata para tabaco de distintas hechuras, en la una dos doblones y llena de reales y medios reales, y en la otra un relicario y una tumbaga; otro par de hebillas; 7 rosarios de magnificat engarzados en plata y tres atados de rosarios de magnificat; varias cartas para personas de Ayamonte, y dentro de ellas varios socorros.

»Dicho baúl trae dos tablas en el fondo, entre las cuales y embutidos en las tablas de los costados y de las cabezas y escorados con cera 112 doblones de a 20 pesos de 128 cuartos de España. Un cuchillo de camino con otro de plata y guarnición de lo mismo, y alguna otra ropa que no tiene presente perteneciente a Juan Alonso Romero, vecino de Ayamonte, que vino en dicho navío» (10).

Es reseñable la inventiva para defraudar a la Real Hacienda. No en vano los españoles que comerciaban con América llevaban siglos experimentando toda clase de trucos para sortear los controles de los oficiales reales, como este sistema de fijar con cera las monedas a las paredes del cajón, para que no hicieran ruido con el movimiento. Este oro tan ingeniosamente oculto sumaba 2.240 pesos. El total registrado en el *Soberbio* montaba 13.760 pesos, lo que nos puede dar una idea del volumen de carga valiosa que no pasó por registro, escondida en otros baúles, cajones y zurroneos.

Según declaró el contraamaestre del *Soberbio*, Diego Bicheron, a bordo viajaban 224 personas, aunque disponemos de otras informaciones que hacen

---

(10) Nota de un baúl perteneciente a Manuel Ortiz, viajero del *Soberbio*, sin fecha. AGI, Contratación, 5159.

variar este número. En principio había 125 tripulantes y 86 pasajeros, dividiéndose la tripulación en 18 oficiales, 36 marineros, 52 mozos o grumetes, 9 pajes y 10 personas para la cocina. Entre los calificados como pasajeros es donde los datos se muestran más inconcretos: de primera clase se registraron 11 ó 12, y entre ellos, sólo una mujer, a los que se añadían cuatro criados. Además, se contaron unos 58 de segunda clase, cuyos nombres no se registraron, y cuatro presos que se remitían a España (un francés, un irlandés y dos de El Puerto de Santa María). Posteriormente se averiguó que se habían introducido como polizones ocho hombres más. No obstante, en el listado oficial se consignaron 210 ó 211, según las diversas fuentes, de manera que faltan unos trece para completar el total anterior de 224. Quizá pertenezcan a la nebulosa de pasajeros de segunda clase, cuyos nombres jamás se supieron (11).

El *Soberbio* levó anclas en Veracruz el 23 de agosto de 1751, aunque problemas con la arboladura lo obligaron a regresar días después. Las reparaciones se prolongaron durante un par de meses. Volvió a zarpar, llegando el 24 de noviembre a La Habana, de donde salió definitivamente para España el 11 de diciembre, avistando el cabo de San Vicente el 31 de enero del año siguiente (12).

### **El naufragio: un escenario para las miserias humanas (13)**

Si bien estaba previsto que el tornaviaje lo hiciera acompañado del navío *La Flora*, el incidente con la arboladura y su regreso a Veracruz hicieron que el *Soberbio* emprendiera solo este viaje de vuelta. Según el contraalmirante Bicheron, durante el trayecto no hubo incidencias reseñables; ni siquiera hablaron con otra embarcación, y todo transcurrió con normalidad hasta que llegaron a la bahía de Cádiz al amanecer del 1 de febrero, día en que sobrevino un gran temporal. Para evitar ser arrojado contra la costa, dio fondo con dos cables a un cuarto de legua de la misma, pero la fuerza del viento los arrancó y se vio lanzado contra la tierra sin poder rebasar el cabo Roche ni virar mar adentro. A partir de este momento se sucedieron más de veinte horas de larga e irremediable agonía.

Viendo que la única solución era varar, para salvar vidas y carga, se esforzaron en marear el trinquete y echaron el ancla de la esperanza, pero no fue posible remediar la comprometida situación y decidieron cortar los palos para evitar que el navío se abriese por la mitad. Así se mantuvieron hasta las doce del mediodía, hora en que arreció el temporal y la fuerza de la corriente, inundándose el casco. A la una de la tarde se empezó a desbaratar la popa, y a las tres estaba ya todo descuartelado hasta el palo mayor. Entonces empezó a bajar la marea y los tripulantes se dispusieron a echar el bote al agua al tiempo

---

(11) AGI, Consulados, 864.

(12) AGI, Contratación, 4935.

(13) La información de este epígrafe se encuentra en los legajos del AGI Contratación, 5159; Consulados, 863 y 864; México, 2972; y Arribadas, 33, 172 y 276A.

que se hacían jangadas, pero el bote zozobró y las balsas no se aprovecharon porque se rompieron los cabos. En ellas sólo se salvaron unos pocos.

Para entonces ya habían acudido a la playa de La Barrosa los habitantes de los pueblos cercanos de Conil y Chiclana. El aviso lo dio el hombre que hacía de vigía en una de las torres de la playa, y al parecer la voz se corrió de prisa porque se sabía ya desde la una de la tarde, de manera que los lugareños acudieron en masa y se limitaron a contemplar el espectáculo, esperando con avidez que los restos fueran llegando a la orilla. El recio temporal, la lluvia incesante y el frío del invierno no fueron obstáculo para que se desarrollase a partir de entonces lo que sin exageración podemos calificar como un espectáculo dantesco.

A lo largo de la tarde el pánico ya era general en el *Soberbio*. Los que sabían nadar se arrojaron al agua y consiguieron llegar a la orilla bastante maltrechos, y sólo uno de ellos murió horas después. Los demás, rezando y confesando a gritos sus pecados, seguían apelotonados en el castillo de proa, luchando por mantenerse asidos a las maderas y cabos y no pocos intentando al mismo tiempo agarrar sus posesiones más valiosas. Algunos desesperados se tiraron al agua con el peso de sus tejos de oro y plata, de los que no se querían desprender, lo que provocó que se ahogaran sin remisión. Sus cuerpos empezaron a llegar a la orilla y sobre ellos se lanzaron los lugareños allí concentrados —entonces, más de quinientos— para robarles cuanto llevasen, incluso los botones de oro y plata de las ropas que lucían los pasajeros más principales.

Abundando en estas miserias, podemos citar la triste suerte de un niño de catorce años que viajaba con su padre, don Juan Alonso Romero. Éste, desesperado, viendo que el navío se hundía irremediamente, montó a su hijo en una de las balsas vistiéndole con dos chalecos de lienzo. Pero no se trataba sólo de abrigarle y salvar su vida, sino de salvar también 70 doblones de oro cosidos en esas ropas, dinero que evidentemente embarcó sin pasar por el preceptivo registro. Además, a las maderas de la balsa ató dos tejos de oro, pero una ola rompió los cabos y, viendo que se perdía la jangada, el padre ofreció 200 pesos a un mozo del navío para que la recuperase. El hombre se lanzó al agua, pudo hacerse con ella y se dirigió a tierra. Posteriormente declaró que en la orilla le atacaron unos hombres y le amenazaron de muerte para quitarle los chalecos. No sabemos si aún los llevaba encima el niño, más bien se infiere que el marinero había matado o arrojado al agua al chico y se quedó con el botín, que a su vez le fue robado en tierra por los saqueadores. Es impresionante el testimonio, porque nos demuestra que la vida de ese niño valía bien poco incluso para su padre, el cual se arriesgó a cargarle con unas ropas que, caso de caer al agua, como era perfectamente previsible, le hubieran impedido flotar. Por otra parte, tuvo que ofrecer dinero para que alguien se ocupase de manejar la balsa y salvar al niño, y para terminar de componer este cuadro trágico, el hombre que aceptó el encargo lo mató para quedarse con los preciados chalecos, que finalmente le fueron arrebatados por los saqueadores.

Éste era el escenario que se encontró el cabo principal de Sancti Petri y de aquella costa de Chiclana, don Juan Ignacio Piñeiro. Cuando le llegó el aviso del desastre en curso, organizó desde este pueblo un primer grupo de rescate, con el que se dirigió a La Barrosa inmediatamente. Había salido a la una y media de la tarde con toda la gente que pudo reunir, unos veinticinco, pero lo crudo del tiempo y la crecida de los arroyos que había en el camino hizo difícil el traslado. En el trayecto encontró un oficial del regimiento de Córdoba, dos guardas de la Renta del Tabaco y un soldado que casualmente pasaban por allí y que se prestaron a ayudarle para recorrer la costa. Cuando llegaron a la playa todavía se divisaba que algunos pasajeros y tripulantes se mantenían sobre lo que quedaba del *Soberbio*; pero, además de la impotencia de no poder socorrerlos, también se vio impotente para controlar a los saqueadores que campaban a sus anchas, por lo que escribió al subdelegado de Marina de Chiclana, don Pablo Aguado de Rojas, para informarle y pedirle que le enviase gente armada. Mientras, recorrió la orilla y la zona de matorrales con su gente, encontrando en un arroyo a ocho hombres con dos cajones de cartas que habían roto a pedradas, por ver si dentro encontraban algo de valor. Cuando intentó quitárselos, éstos se resistieron descaradamente haciéndole frente, y finalmente huyeron hacia el monte, donde se juntaron con otros trescientos que por allí andaban, ya muy excitados y gritando «¡vamos todos a matarlos!», animados por su superioridad numérica. Los hombres que acompañaban a Piñeiro, asustados, le suplicaron que ordenase la retirada, a lo que éste se negó ordenándoles que disparasen a las piernas de los sublevados, pidiendo a gritos «¡favor al Rey!». No sirvió de gran cosa, porque los asaltantes se escabullían, escondiéndose por un lado y apareciendo por otro.

Por las cartas de los cajones, Piñeiro averiguó que el navío procedía de América, y por lo que veía de su porte no podía ser más que el *Soberbio* del marqués de la Cañada. Al caer la noche ordenó hacer candeladas en la orilla, para guiar a los naufragos y animarles a que se lanzasen al agua y alcanzaran la playa. Durante toda la tarde los tales naufragos habían aguantado con la esperanza de que llegasen botes de salvamento desde tierra, pero no acudió nadie en su auxilio porque no había embarcaciones y porque, en cualquier caso, el temporal era tan terrible que no hubiera permitido botar ninguna. A las nueve de la noche, el contraestre Diego Bicheron, viendo que ya sólo cabía salvar la vida, se arrojó al mar; pero sólo le acompañaron unos treinta o cuarenta hombres que tuvieron el valor de hacer lo mismo. El capitán Cañizares y el mestre Francisco de Peña se mantuvieron sobre el casco, hasta que a las tres de la madrugada volvió a subir la marea y el *Soberbio* se desbarató por completo. El final fue rápido: en tres cuartos de hora desapareció bajo el agua. En total perecieron 167 personas de las 224 que componían el total de los embarcados. Sólo se salvaron hombres de mar; no sobrevivió ningún pasajero ni criado.

Piñeiro ordenó acordonar la villa de Conil, contar el número de vecinos ausentes y que se prohibiese salir de allí a los vecinos que quedaran, registrando a todos los que entrasen para quitarles lo que llevaran encima. A las doce



de la noche envió a Cádiz un hombre a caballo para avisar de lo sucedido, así como al dueño del navío. Mientras tanto había que atender a los supervivientes y seguir controlando a los saqueadores. Don Bartolomé Arrafán y Ronquillo, ministro de Matrícula de Conil y tesorero de la duquesa de Medina Sidonia, que también llegó a La Barrosa, al ver la gran masa de ladrones y los pocos hombres armados de que se disponía, admitió ante Piñeiro que era imposible remediar nada, puesto que seguía acudiendo gente de los pueblos y a la mañana siguiente ya sumaban más de mil. Piñeiro pidió a Cádiz tropa armada, como también a Chiclana y a Conil, aunque de estos pueblos pocos hombres quedaban ya que no hubieran acudido a robar entre los restos. Desesperado, participó a las autoridades de Cádiz que aquello parecía «tierra de caribes». Como disculpa podemos alegar que esos pueblos habían sufrido constantemente levadas forzosas en los años de guerra anteriores, y precisamente Piñeiro había sido el encargado de hacerlas, por lo que sus habitantes estaban predispuestos contra toda autoridad. En cualquier caso, el saqueo de un naufragio también era algo normal y habitual en la época. Y ya decía Cervantes que en las almadras de Conil se daba una de las mayores concentraciones de facinerosos de España.

Al amanecer de este día 2 llegaron de Chiclana hombres a caballo enviados por don Pablo Aguado y Rojas. Tampoco fueron suficientes, porque los asaltantes seguían siendo muy superiores en número y no respetaban ni las armas que blandían los soldados. Apenas habían dejado cosa de provecho en la playa y el escenario era desolador, como bien escribía uno de los presentes: «Ha amanecido Dios para ver más lástimas de maderos y cuerpos muertos. Hemos pasado a la orilla abrigados con los fragmentos del navío, sin más refrigerio que la candela» (14).

El presidente de la Casa de Contratación, don Francisco de Varas y Valdés, recibió en Cádiz la noticia del naufragio a primera hora de la mañana del día 2. Rápidamente despachó a don Carlos Valenciano, secretario contador mayor y juez oficial de la Casa, y a don Andrés Francisco de Argomedo y Velasco, prior del Consulado, los cuales salieron inmediatamente hacia La Barrosa a caballo, utilizando también la barca del río de Sancti Petri, pero no pudieron llegar hasta las siete y media de la tarde a causa del temporal y de la crecida de los arroyos. Llegó también una compañía de 50 soldados de infantería, convenientemente armados para organizar rondas y contener la revuelta de los vecinos. En el camino habían topado con varios marineros supervivientes de la desgracia, desnudos y exhaustos, algo extraño pues lo lógico es que se hubieran quedado en la playa reponiéndose y esperando ayuda. Quizá se escabulleron porque llevaban encima objetos que robaron en medio del desconcierto del naufragio.

El temporal no cesaba, no había más abrigo que las hogueras y se dieron órdenes para que de Chiclana se trajesen alimentos y bebidas con que atender

---

(14) Carta de don Andrés Francisco de Argomedo y Velasco a don Jerónimo de Arizcun y don José Plácido. Cádiz, 3 de febrero de 1752. AGI, Consulados, 864.

a todos los que allí estaban. Igualmente se dispuso que con las maderas y trozos de velas procedentes del naufragio se fabricasen de urgencia unas cabañas como refugio improvisado. Las autoridades, viendo que el casco estaba a poca distancia, ordenaron que acudiesen seis buzos expertos y 20 trabajadores de la Aduana de Cádiz. Don Carlos Valenciano consideró que había que traer trabajadores de esta ciudad y no de los pueblos cercanos, puesto que no se podía confiar en los mismos que habían cometido los robos.

Durante los primeros días el mar arrojó parte de la carga, y la ropa de algunos cajones se entregó a los supervivientes para que se abrigasen con ella. Se encontraron por la arena muchos objetos de plata labrada, de ajuar doméstico y de culto religioso, imágenes de santos, bolsas con dinero e incluso un cuadro de la vizcondesa de Tuspango (doña Antonia María de Noroña Alencastre Silva y Meneses, esposa del teniente coronel don Miguel de Sesma y Escudero, capitán de Dragones y sargento mayor de la plaza de Veracruz), pero todo ello fue saqueado y conocemos su existencia porque se consiguió que fuera devuelto en los siguientes días bajo secreto de confesión a los frailes y curas del lugar, a cambio de un 8 por 100 de su valor. Fue la única manera de recuperar algo de lo robado. Curiosamente, los soldados que recorrían la playa no encontraron apenas nada, con lo cual sólo caben dos posibilidades: que el mar no arrojase nada más de valor, cosa que no nos parece verosímil, puesto que el temporal siguió hasta el día 10, o que los mismos soldados se quedaban lo que hallaban.

Sin embargo, más trágicos eran los despojos humanos que el mar vomitó durante veintidós días, cuerpos desfigurados que llegaron incluso hasta las rocas de cabo Roche; como el de uno de los pasajeros, don José Portillo, encontrado diez días después del desastre y cuya descripción fue la siguiente:

«Entre los difuntos ahogados que arrojó la mar a la playa este día a las ocho de la mañana, encontró don Antonio Gaona, cabo principal de Rentas Reales, un difunto con medias de lana encarnadas, ligas verdes, un juboncito alistado de China con camisa y calzones. Por estas señas de su cuerpo y piernas, porque la cara estaba desfigurada, acudió el primer contramaestre Diego Bicheron y lo conoció por don José Portillo, pasajero del navío el *Soberbio*, sin dudar en nada. Y se llevó el mismo día a la iglesia parroquial de Chiclana donde se enterró (...) con una misa de cuerpo presente, que pagó, y los derechos parroquiales, Juan Martín de Vergara por sola caridad de buen paisano. La mujer del dicho Portillo, doña Melchora Oneto (15), no pareció en la playa, aunque dijeron oyeron haberla enterrado unos caminantes...» (16).

Otros cuerpos de pasajeros principales y oficiales que pudieron ser identificados por Bicheron fueron sepultados en la parroquial de Chiclana. A los demás, unos 160, se les enterró en la misma playa.

---

(15) Doña Melchora era la única mujer a bordo.

(16) Documento sin fecha ni firma. AGI, Consulados, 863.

### El Real (17)

El *Soberbio* se perdió frente a la playa de La Barrosa, lugar perteneciente a la jurisdicción de Chiclana, a una legua y media de esta villa, cuatro y media de Cádiz y tres de Conil, concretamente entre las torres de la Bermeja y del Puerco, donde no había choza ni caserío en el contorno de una legua. El pecio quedó a un tiro de cañón de la del Puerco, frente a la penúltima barranca y un poco al este de ella. Los documentos difieren en cuanto a precisar esta distancia de la costa: un informe dice que estaba a un tiro de cañón, y otro, que a medio tiro. Estos datos, en nuestra opinión, son muy fiables, porque se dieron cuando ya se habían iniciado los trabajos de buceo, por lo que el navío estaba perfectamente ubicado, pero nos demuestran que a la hora de localizar un pecio es necesario cotejar continuamente los documentos para aproximarse lo más posible al dato correcto. Nos encontramos con la dificultad de manejar una expresión hoy en desuso, y que además nos lleva a preguntarnos de qué tipo de cañón se habla, cuál era su calibre y cuál su potencia de tiro.

Juan Ignacio Piñeiro señala que cuando llegó a la playa el día del naufragio pudo ver el navío medio sumergido desde la torre de la Bermeja, «y de ella hacia adelante, tres cuartos de legua» (18). Sin embargo, dice en otra carta que, antes de hundirse por completo, el navío estaba «como a un tiro y medio de cañón» (19). Sería ésta una manera de averiguar a qué medida de longitud equivale esa expresión tan vaga de «un tiro de cañón».

En cuanto a la profundidad en que quedaron los restos, es unánime la opinión de que estaban a dos brazas y media en bajamar, aunque también se declara en alguna ocasión que se hallaba a sólo dos brazas con marea baja, en un lugar donde la resaca reventaba contra el casco sumergido. Mateo Capulino, especialista en dragados y encargado del rescate, después de haber comprobado las condiciones del lugar determinó que allí donde se asentaba el casco del *Soberbio* era «buen fondo» (20), lo que únicamente nos lleva a concluir que no veía demasiadas dificultades en el lecho marino para desarrollar su trabajo. Es más, en un principio se pensó que en cuatro meses se podría recuperar completamente la carga, y sin duda esto se debía a la poca profundidad en que estaba el pecio. Siendo una braza equivalente a 1,67 metros, el total nos da poco más de cuatro metros de fondo, unas condiciones que permitían ser verdaderamente optimistas en cuanto a la accesibilidad, y por ello se pidieron buzos a Cádiz justo al día siguiente del naufragio. Esto explica también que el mar «reventase» en el casco, y que esa reventazón se viese en ocasiones desde la orilla cuando bajaba la marea. Por

---

(17) Toda la información de este epígrafe la encontramos en AGI, Contratación, 5159; Consulados, 863 y 864; México, 2972.

(18) Memorial sin fecha de Juan Ignacio Piñeiro. AGI, Consulados, 863.

(19) Carta de Juan Ignacio Piñeiro al intendente general de Marina. Chiclana, 3 de febrero de 1752. AGI, Contratación, 5159.

(20) Diario de operaciones, 2 febrero-20 marzo 1752. AGI, Consulados, 864.

eso también las inmersiones de los buzos se hacían en bajamar, para disminuir en lo posible el esfuerzo de llegar hasta el fondo.

A pesar de todo, el casco no fue localizado hasta el día 8 de febrero, principalmente porque el temporal no cesaba e impedía cualquier desplazamiento en barca para buscarlo. Sólo aportaba información el contraestre (21), aunque el testimonio de Piñeiro, que llegó al lugar antes del hundimiento completo, fue también esencial, si bien esto sólo permitió colocar el día 5 una señal en la playa, marcando un punto desde el cual se podría ubicar el casco en línea recta.

Piñeiro se encargó de organizar un somero campamento para refugio de los supervivientes, abrigo de los que habían acudido en su auxilio y almacén de los restos que iban llegando a la playa. Pidió inmediatamente que de Chiclana se trajesen velas de navío para «las barracas» y cuatro carpinteros para que las construyeran con restos de maderas del *Soberbio*. Se hicieron dos cabañas donde se refugiaron del temporal, pero conforme pasaban los días se vio que era necesario construir un verdadero campamento o «Real», puesto que allí tendrían que quedarse, no se sabía cuánto tiempo, todos aquellos que participasen en el rescate. Por entonces ni imaginaban que este trabajo duraría más de tres años.

El campamento no se situó en la misma playa, sino en un lugar más en alto, pues se dice que «los trabajadores hicieron con azadas un camino para subir a las barracas desde la playa» (22). Se ubicó a la altura de la torre de la Bermeja, frente al lugar donde quedaron los restos del navío, y también se plantó otra barraca en la del Puerco, de manera que así quedaba cerrada y controlada la playa en sus dos extremos.

Construyeron 10 barracas en total, para alojar al personal (delegados de Contratación y Consulado, soldados, buzos, trabajadores de la Aduana, y para el cura que los atendía a todos espiritualmente), para los caballos, para despachar las providencias necesarias a lo largo del rescate y para almacenar lo que se iba sacando del mar. Algunas de ellas tenían una doble función, sirviendo como oficinas de registro y despacho durante el día, y como dormitorio por la noche.

Las condiciones de vida no eran en absoluto las correspondientes a la categoría de muchas de las personas que allí concurrían. Los representantes de la Casa de Contratación y del Consulado eran caballeros principales, algunos pertenecientes a la orden de Santiago, y ni siquiera pudieron desnudarse en los primeros cuatro días que asistieron en la playa, ateridos y empapados por el frío y la lluvia propias de este mes de febrero y debido al recio temporal que provocó el naufragio. Habían llegado a La Barrosa con lo puesto, y de mala manera se calentaron con las fogatas, aunque después aliviaron un tanto estas incomodidades pues contaron con sus propios criados.

---

(21) Diego Bicheron era natural de Sanlúcar de Barrameda, por lo que le suponemos un buen conocimiento de la costa gaditana. AHPC, Protocolos Cádiz, tomo 4.957.

(22) Diario de operaciones 2 febrero-2 marzo 1752. AGI, Consulados, 864.

El control de las labores de rescate correspondió a estas dos instituciones. La primera velaba por la recuperación de la carga perteneciente a la Corona y asimismo registraba todo lo que se sacaba de particulares, que debían pagar después los correspondientes derechos a la Real Hacienda. El presidente Varas y Valdés comisionó a don Carlos Valenciano, juez de la Casa, para que se instalase en el Real, colaborase en el rescate y controlase que no hubiese fraude, ayudado de escribanos que tomaban nota de todo lo que iba aconteciendo y certificaban con detalle todas las partidas que aparecían en la playa o eran sacadas del casco por los buzos. Estos informes se remitían diariamente a Cádiz, para pasar a manos del presidente. Lo mismo hacían por su parte los comisionados por el Consulado de Mercaderes, que enviaron al Real al prior don Andrés Francisco de Argomedo y Velasco y al oficial mayor de la Contaduría don Juan Martín de Vergara, auxiliados por tres ayudantes escribanos. Éstos se responsabilizaron de los intereses de los cargadores particulares afectados por el naufragio, la mayoría residentes en Cádiz y alrededores, e igualmente enviaban informes detallados a sus oficinas.

Es curioso y destacable que las relaciones entre los representantes de ambas instituciones fueron impecables, por no decir cordiales. Algo inusual, puesto que tradicionalmente la Monarquía y los comerciantes vivían en una permanente tensión provocada por las exigencias que el rey planteaba en todo lo relacionado con el comercio. Posiblemente el compartir aquella experiencia les despertó puntualmente un espíritu de solidaridad y compañerismo.

Además, asistía a las labores de vigilancia un destacamento de soldados de infantería y de a caballo, los llamados «aljameles», que recorrían a diario la playa y controlaban los accesos. Su número fue variando de 60 a 30 conforme se hicieron menos necesarios porque el mar ya no arrojaba nada y los ladrones se retiraron.

Los más importantes eran los buzos, cuyo trabajo era dirigido por Mateo Capulino en estrecha colaboración con el contra maestre Diego Bicheron, cuya participación fue esencial pues proporcionó los datos necesarios para localizar el pecio e informó sobre cómo se había estibado la carga y de qué manera podía haber quedado.

Siendo La Barrosa un lugar desierto, uno de los problemas a solventar era el abastecimiento de todo este personal. Lo más cercano era Chiclana, y desde allí se tenía que traer incluso el agua para beber, aunque al cabo de los días se descubrieron unas pequeñas fuentes o caños de agua potable en las cercanías de la playa. Incluso se llegó a considerar que eran aguas con propiedades curativas (23). Esto propició que lo que inicialmente fue una gran desgracia se convirtiera en un lucrativo negocio para los habitantes de los alrededores, no sólo porque los que robaron entre los restos se hicieron con objetos de gran valor, sino porque durante el tiempo que duró el rescate

---

(23) Más tarde, en el siglo XIX se pusieron de moda en esta zona de Chiclana unos balnearios de aguas medicinales.

el Real se convirtió en un lugar donde vender productos locales, e igualmente se generaron puestos de trabajo. Había que proveer al campamento y sus moradores de comida, bebida y toda clase de productos de primera necesidad. Allí se concentraban unas doscientas personas y, para evitar que los vecinos se aprovecharan de las circunstancias subiendo abusivamente los precios, don Carlos Valenciano estableció inmediatamente un arancel fijando el valor de cada producto.

Durante los primeros días, además de comida se trajeron vidrios para las ventanas que sustituyeran a los cueros instalados inicialmente; también vasos, cántaros para el agua, paños de bayeta verde para la sobremesa, cargas de cisco picón para braseros, agujas e hilo, velas de sebo para alumbrarse, colchones y mantas, pólvora, así como varios caballos y mulas para transportar cargas y personas.

La dieta consistía en pan blanco y prieto, carne salada de puerco, carneros, gallinas, pavos, huevos, salchichas, manteca de Flandes y de puerco, tocino, verduras, ajos, pimientos, garbanzos, bacalao, atún, quesos, aceite, vinagre, pasas, almendras, azúcar, vino de Jerez, aguardiente, bizcocho, chocolate, etc. Con el Estanco Real del Tabaco de la villa de Chiclana se llegó también a un acuerdo para la venta de tabaco de humo, lo que nos demuestra que ya por entonces lo de fumar era una costumbre general y el tabaco se consideraba un producto básico.

Dato curioso nos parece el hecho de que entre las barracas del Real había dos ocupadas por el cocinero, un tal Bautista Pesero: en una atendía por contrato al personal que allí estaba trabajando, pero pronto construyó otra de su bolsillo al percatarse de que muchos vecinos del entorno, además de los propios afectados cargadores del navío, se acercaban a La Barrosa por curiosidad o para comprobar cómo se desarrollaba el rescate. Así tenemos constancia de lo que podemos calificar como el primer «chiringuito playero» de que hay noticia.

Vivir en la playa prácticamente a la intemperie provocó, aparte de incomodidades, algunas enfermedades. Lo comprobamos cuando por septiembre de 1752 se menciona que todos los del Real habían caído enfermos con fiebres cuartanas, es decir, insolación a causa del sol del verano, y por supuesto el frío y la humedad también hicieron estragos. Hay que citar igualmente los accidentes propios del trabajo que se realizaba. Los buzos salían frecuentemente heridos, sobre todo cuando manipulaban las planchas de cobre, que llegaban a pesar treinta kilos y cuyas aristas les provocaban cortes graves.

El ejemplo más destacable lo tenemos en el mismo Capulino, que enfermó de fiebres en noviembre de 1752 y murió tras largos meses de enfermedad en junio del año siguiente, aunque en ese período no dejó de asistir intermitentemente en el Real. Uno de los delegados del Consulado, Matías Grueso, también cayó gravemente enfermo, siendo sustituido por su hermano Santiago, y el mismo contraamaestre Bicheron se retiró en varias ocasiones para curarse de diversas dolencias.

### El rescate: tres años de buceo (24)

Para los trabajos de rescate contamos con hasta tres informes de diferentes personas por día, además de cartas sueltas. En total tenemos 34 meses registrados, de febrero de 1752 a mayo de 1755, fecha en que, por no aparecer más informes y no contar con más datos, hemos establecido como aquella en que se cerró el rescate.

El parte diario empieza siempre con la descripción del tiempo y sus variaciones a lo largo de la jornada, así como el estado de la mar (turbia o clara, con resaca, mar de leva, etc.); sigue con el horario de buceo, número de buzos, embarcaciones utilizadas, resultado del trabajo pormenorizado, y se termina añadiendo si se recogió algo que la mar hubiera arrojado en la playa, junto con otras incidencias o sucesos reseñables para la vida en el Real. Toda esta información, minuciosa y detallada, nos conforma un escenario en el que se movieron doscientas personas a lo largo de tres años, conviviendo en unas circunstancias difíciles y realizando un trabajo que cuando menos podríamos calificar como penoso y arriesgado.

El patrón de los buzos, Mateo Capulino, a veces denominado «capitán», era vecino de la Isla de León. De él sabemos pocos datos, sólo que tenía una «empresa familiar», pues su hijo Nicolás y su yerno Lázaro de Miranda y Tuñón formaban parte del equipo de trabajo (25). Y digamos también que era un «cazatesoros» de la época, aunque legal, porque trabajó contratado por los dueños de la carga, tanto la Corona como los particulares. Su contrata establecía que se quedaría con el 10 por 100 del valor de lo que recuperase, algo que al pasar el tiempo comprobó que no le bastaba para cubrir los gastos a que estaba obligado. Intentó renegociarla para obtener un mayor porcentaje, cosa que no consiguió, porque además cayó enfermo y falleció en junio del 53 cuando el rescate no había finalizado aún.

Contó con una cuadrilla de hombres más o menos expertos que residían en la zona de Cádiz. Algunos eran conocidos con sobrenombres como el Canela o el Chocolate, dándose el caso de que en ocasiones fueron sacados de la cárcel para trabajar en el buceo, por lo que deducimos que eran hombres de baja catadura, por no calificarles de delincuentes. Después de todo, lo fundamental era que servían para el trabajo, porque tenían una considerable resistencia física y eran hombres curtidos en la mar.

Llegaron a ser un máximo de 20, aunque lo normal era que trabajasen unos diez e incluso menos. Se les pagaba todos los días que permanecían en el Real, buceasen o no, pero los días en que lo hacían —llamados «días de agua»— cobraban más. Incluso con el tiempo se estableció una recompensa añadida cuando sacaban carga valiosa: monedas, objetos de oro y plata y las planchas de cobre del rey.

---

(24) Toda la información de este epígrafe la encontramos en los legajos: AGI, Contratación, 5159; Consulados, 206, 863, 864 y 865; México, 2972; Arribadas, 206 y 207.

(25) AGS, Secretaría de Marina, 318; AHPC, Protocolos de Cádiz, tomos 1329 y 5341.

Acudían de vez en cuando espontáneos que querían aprovecharse de la escasez de personal especializado. Aparecieron algunos haciéndose pasar por buzos, sabedores de que, mientras se alojasen en el Real, se les pagaría un jornal por días «secos», aquellos en que no se buceaba por el mal tiempo. Pero, por supuesto, cuando se les ordenaba que se zambulleran, quedaba claro que no servían para el trabajo y eran despedidos. La picaresca estuvo siempre presente.

Como dijimos, el casco del navío se encontró una semana después del naufragio, cuando amainó el tiempo y pudieron acercarse al lugar barcas siguiendo las indicaciones de Bicheron. Se anunció un premio de 30 pesos para quien primero viera los restos, que efectivamente no estaban muy lejos de la costa porque los dos hombres que los encontraron se lanzaron al agua desde la barca, y a nado alcanzaron la orilla en franca competencia para dar la noticia a las autoridades y cobrar el dinero.

Se pusieron boyas a proa y a popa y se analizó el fondo, que Capulino definió como bueno para el rescate, aunque en días sucesivos el panorama cambió porque allí había mucha resaca, lo que dificultaba a los hombres el mantenerse fijos bajo el agua, y además el pecio se cubría de arena constantemente. En algún documento se menciona que había rocas y limo. Por otra parte, el casco estaba embarazado con el lastre, la jarcia y los pertrechos que lo cubrían, una maraña de cabos, cables, velamen, maderas, clavazón, pernos, argollas y cadenas. Pensamos que debió de quedar tumbado sobre un costado, posiblemente el de babor, y esto provocó que todo el lastre cayera igualmente de un lado, mezclándose con la carga de la bodega. Tras sacar los cajones que quedaban más superficiales y a la vista, el trabajo se complicó porque había que retirar con manos e instrumentos adecuados todo ese lastre y arena que cubría los restos más profundos.

Las autoridades gaditanas aprovecharon la circunstancia de que en la ciudad se encontraban en esos días varios marinos extranjeros que dijeron ser expertos en rescates, como el capitán holandés Harnay, el sueco Noordberg, el italiano Marchetti y un piloto irlandés. Fueron con sus instrumentos, inspeccionaron el lugar donde estaba el casco y las condiciones en que se encontraba, y concluyeron que el único método posible para sacar la carga era la pura fuerza de brazos de los buzos. Sus instrumentos sólo servían para enganchar carga que estuviera libre de trabas, que no era el caso.

Harnay llevó tenazas de hierro, que allí al parecer fueron alargadas porque se dice que se les añadieron «unos cabos de pino» (26) para que alcanzaran el casco. Pero estas tenazas no sirvieron a causa de las corrientes y las acumulaciones de arena y lastre que cubrían la carga. Noordberg también llevó instrumentos de hierro parecidos, al igual que Marchetti, asimismo alargados con extensiones de madera de pino.

Ante este panorama, dejaron el Real, y Capulino, ya con manos libres para organizar lo que creyera conveniente, procedió a encargar los utensilios que

---

(26) Diario de operaciones, 2 febrero-2 marzo 1752. AGI, Consulados, 864.



necesitaba, adecuándose a las circunstancias. Como era imprescindible apartar grandes cantidades de arena y piedras, mandó hacer grandes cucharas de hierro, canastas y cubos del mismo metal. En un momento dado se cita que el buzo Juan Ortiz tuvo la iniciativa de proponer un determinado instrumento para sacar la carga, pues en marzo del 52, un mes después del naufragio, se informa de que «marchó ayer tarde con el instrumento que mandó hacer, compuesto de una arrastradera o cuchara con su enrejado y cinco dientes, que según su hechura creo que será muy útil para sacar todo lo que se halla suelto y enterrado...» (27). Este artefacto, sin embargo, no fue tan útil como los fabricados por el mismo Capulino. Se añadieron cuatro palancas largas, pero la mayor parte del trabajo se hacía gracias a la fuerza y resistencia física de los buzos.

El lastre era un gran problema; había que sacarlo de donde estaba y trasladarlo a otro lugar alejado del pecio para que no dificultara las labores. Esto es importante, porque si en la actualidad, al rastrear el lugar, se encuentra una acumulación de piedras, no significa que sea el lugar del pecio, sino un depósito secundario producido en la época del rescate y que por tanto podría despistar a los arqueólogos. Hay que señalar que las extracciones de lastre las encontramos cuantificadas como «barcadas», mencionándose en ocasiones hasta varias en un mismo día de trabajo, lo que nos da una idea del volumen que se removió y el esfuerzo inmenso que esto supuso para los buzos.

El otro elemento fundamental en el rescate fueron las embarcaciones utilizadas para acercarse al buque. Participaron varias a lo largo del tiempo. Inmediatamente después del naufragio se mandó traer tres falucos que estaban de servicio en el río San Pedro o Sancti Petri. Capulino, por su parte, disponía de uno propio, y además se pidió a la duquesa de Medina Sidonia que prestase tres embarcaciones de las que utilizaba en la pesca de la almadraba, cuyo monopolio detentaba. Eran un boliche y dos calones con sus pertrechos correspondientes, pero sólo pudieron utilizarse unos pocos meses puesto que a partir de abril-mayo tenían que devolverse para la pesca del atún, que indefectiblemente se hacía en esta época del año. Siendo embarcaciones pequeñas y de poco calado, cuando el mal tiempo arreciaba tenían que refugiarse en el río Sancti Petri y muchos días no pudieron llegar a La Barrosa, con lo que tampoco se podía bucear. Hay constancia de otras lanchas y botes grandes que a lo largo de los tres años fueron empleados para trasladar a buzos y personal vario al pecio. Por supuesto, estas embarcaciones tenían sus marineros para tripularlas, marineros que asimismo formaban parte de los trabajadores del Real.

En esta costa predominan los vientos fuertes de levante y poniente, que tan violentos son en el Estrecho y que impidieron con frecuencia la inmersión de los buzos. Otro obstáculo era el agua turbia, que impedía la visibilidad, y sobre todo la resaca, que batía en el lugar del pecio y que se señala con insistencia porque no dejaba que los hombres se pudieran mantener firmes en el fondo. A todo ello había que añadir que los buzos se zambullían sin protección

---

(27) Informe de don Carlos Valenciano, La Barrosa, 8 de marzo de 1752. AGI, México, 2972.

alguna durante todos los meses del año. Podemos aventurar que quizá se embadurnaban con grasa, aunque este punto no lo tenemos documentado.

Una vez que los expertos extranjeros admitieron su ineficacia, los buzos locales tomaron conciencia de su valía, lo que les llevó a esgrimirla constantemente, reclamando derechos y haciéndose fuertes, de manera que su actitud más o menos predispuesta al trabajo también fue un determinante en las labores de rescate. Muchos días se informa de que las autoridades delegadas tienen que tratarles con el máximo tacto, por no hablar de lisonjearlos, para que se sumerjan. Se les animaba incluso con aguardiente y chocolate, pero aun así en muchas ocasiones amanecía buen tiempo y en el Real sólo había dos buzos. Pensamos que la mayoría residían allí cerca, porque los sábados y domingos sólo unos pocos dormían en el campamento, de modo que nunca se sabía cuántos iban a aparecer el lunes. Durante los dos primeros meses tras el naufragio se trabajó la semana completa y a veces mañana y tarde si el tiempo lo permitía, coincidiendo con las horas de bajamar, que posibilitaban un acceso más fácil al casco. Pero conforme avanzaban los meses se iba implantando un régimen laboral que contemplaba librar los domingos y todas las fiestas de guardar. La lucha de los delegados con los buzos fue constante; no olvidemos que algunos de ellos eran hombres que se habían buscado en la cárcel y no eran especialmente dóciles.

Esa seguridad en sí mismos se vio en peligro cuando el 12 de septiembre de 1752 apareció en el Real un francés, Benito Hermet, enviado por la Casa de Contratación. Con mucho misterio, pidió una barraca para él y su ayudante donde poder pasar la noche con sus utensilios sin ser molestado. El relato del informe diario firmado por el delegado del Consulado, Juan Martín de Vergara, no tiene desperdicio y, como bien dijo éste, la llegada del francés acabó proporcionando a los del campamento un día divertido:

«Algún día había de ser de risa en este Real, y ha sido hoy (...) Por lo que toca a nuestro Hermet, después de estar toda la noche de ayer martes velando y cuidando sus aparejos, fuimos hoy a las 5 y media de la mañana a la mar, sin ir más que yo, Capulino, Bicheron y los marineros. Gastó en vestirse de unas pieles de carnero con unos aros por dentro, que vestido parecía un tambor, y una linterna con talco y vidrio, y dos mangueras en la cabeza, una para recibir viento que se le introducía por medio de unos fuelles, y la otra para resollar. Se colgó a la cintura talegos de piedras hasta dos quintales [92 kilos] y en todo esto gastó más de hora y media, y por parecerle mal acomodado se lo volvió a quitar, que no pudiendo yo resistir el sol, vine a tierra y envié a don Matías Grueso, y después de una hora fue al agua y antes de tres minutos volvió a bordo sin haber calado una braza de agua, con cuyo motivo vino en tierra y me dijo que le faltaba una circunstancia al saco, que lo compondría y otro día volvería a la faena. Mandé los buzos a las 9 de la mañana, que desde esta hora hasta las 2 y tres cuartos hicieron el trabajo dicho. Después de haber quitado mucho lastre, salieron a tierra con un cajón cerrado de 3.000 pesos y 8.379 pesos fuertes en derrames de talegas y en tres fragmentos de cajones.

»El francés me dijo que si lo dejaba ir a bucear, le dije que fuera, pero aunque dio unas tres o cuatro zambullidas no sacó siquiera una piedra y no se cree llegara al plan.

»He procurado contener la gente a que no lo corran, pero le he dicho que otro experimento lo hará sin impedir la faena de los buzos, como sucedió hoy, en que está convenido, aunque estoy cierto será lo mismo que hoy...» (28).

Quizá no pudo llegar al fondo porque, a pesar de los 92 kilos que se añadió de peso con piedras, el traje no le quedaba pegado al cuerpo y le hacía flotar, al llenársele de aire. Recordemos que Hermet dijo que tenía que arreglarlo para volver a zambullirse. Es comprensible el enfado de los buzos locales, puesto que si el invento del francés daba resultado, ellos se quedaban sin trabajo. Pero Hermet ni siquiera consiguió llegar al lastre y mantenerse bajo el agua todo el tiempo que había prometido. Esto provocó la rechifla general y, como precisa Vergara, también la indignación del personal, tanto que tuvo que contener a los del campamento para que no lo apaleasen. Imaginamos que el hecho de ser francés tampoco ayudó a que se le respetase demasiado —en aquellos tiempos no gozaban de mucha popularidad entre los españoles, a pesar de las alianzas dinásticas—. Finalmente, se obligó a Hermet a reconocer por escrito su fracaso y a retirarse del Real. Éste lo admitió sinceramente y dio todo el mérito a Capulino y sus hombres, que sin tanta tecnología se mantenían en el fondo a pulmón. Como esto ratificaba lo declarado anteriormente por los otros expertos extranjeros de distintas nacionalidades, podemos imaginar que los buzos gaditanos quedaron con su orgullo engordado al máximo.

En los dos primeros meses de febrero y marzo del 52, el resultado de las inmersiones se puede calificar como de éxito rotundo. Se sacan 915.973 pesos fuertes de un total registrado de 1.131.331. Está claro que los cajones de monedas eran el principal interés del rescate. En marzo también se sacaron 938 planchas del cobre que cargó el rey, de un total de 1.784. Sólo quedaban por sacar unos 215.000 pesos y, sin embargo, el campamento y las labores de rescate se mantuvieron treinta meses más. Se puede explicar si consideramos que entonces debían de sospechar, por no decir que estaban completamente seguros, que la carga sin registrar era considerable y por tanto aún debía de quedar mucha bajo el agua. En este contrabando estaban interesados todos los cargadores, porque si lo que se sacaba no aparecía en los listados oficiales, se repartiría a partes iguales entre todos, al no constar dueño conocido.

Todos los cajones de monedas que aparecieron enteros, y fueron bastantes, llevaban la marca «PA». Esto nos pareció extraño y buscamos en la copia del registro a qué cargador pertenecía esta marca. Curiosamente, sólo la encontramos en una partida, y no era de dinero, lo que nos lleva a pensar que todas las partidas que el maestre Francisco de Peña iba recibiendo de cada cargador las

---

(28) Carta de Teodoro José de Vargas al Consulado. La Barrosa, 13 de septiembre de 1752. AGI, Consulados, 863.

fue concentrando en cajones de 3.000 pesos y en talegas de a 1.000, porque mientras se rescataron cajones y talegas intactos estos contenían siempre dicha cantidad de moneda, y todos esos cajones tenían la marca «PA». El procedimiento sería que, en Veracruz, Peña anotaba en el cuaderno de registro lo que le entregaba cada cual, para luego en Cádiz sacar esa cantidad del cajón o talega y darla a su destinatario.

Al pasar el tiempo ya no aparecían cajones y talegas completos, y las monedas se sacaban después de escarbar entre la arena y el lastre. Este trabajo de revolver el fondo era absolutamente necesario, pues se constata que cuando durante varios días se removían y sacaban piedras detrás de ellas aparecía carga. El lastre podía removerse por los propios buzos o bien por un temporal, algo que siempre generaba buenas expectativas, aunque en ocasiones una tormenta provocaba que el lugar del casco se arenase mucho más.

Conforme se iba recuperando carga, era necesario acondicionarla en el Real. Había carpinteros contratados para hacer cajones, y otras personas se ocupaban de lavar (lo que se llamaba «endulzar») y secar la plata. Todo se iba metiendo en cajones y talegas nuevas, de lo que se llevaba un registro detallado, y los arrieros contratados las transportaban a Cádiz. Unas veces se mandaba por tierra y, otras, por mar; todo dependía de la rapidez y la seguridad que se exigiese para determinadas partidas.

Cuando Capulino murió, en junio de 1753, sus herederos no quisieron seguir con la contrata. Sin embargo, debía de existir un cierto convencimiento de que aún era posible encontrar carga valiosa, porque Juan Ignacio Piñeiro se ofreció para asumir las labores de rescate, esta vez a cambio de un 50 por 100 del valor de lo que se sacase. Era un hacendado de Chiclana propietario de tierras de cultivo, ganados, viñas, olivares..., y además controlaba otros negocios, como el suministro de trigo, el corte de maderas para astilleros, la leva de soldados entre la población del lugar, varias embarcaciones de transporte comercial, aparte de haber participado anteriormente en el socorro y rescate de otros barcos perdidos en aquella costa. Si bien su comportamiento en los primeros días tras el naufragio fue sospechoso, ya que lo encontramos preso en el castillo de Santa Catalina de Cádiz, con sus bienes embargados y acusado de «mala actuación», e incluso implicado en los robos, parece que fue absuelto de estas imputaciones porque se le concedió la segunda contrata para el rescate.

A partir de ahora —julio de 1753—, la información sobre el trabajo cambia sensiblemente: los informes no son tan detallados, hay continuos problemas con los buzos, también entre Piñeiro y los delegados del Consulado, y los días en que se bucea son muy pocos respecto de los de la etapa anterior. Da la impresión de que en el campamento ya hay poca gente, que los buzos aparecen cuando les viene en gana y que el mismo Piñeiro asiste rara vez a la playa, pues todas sus cartas aparecen remitidas desde su casa de Chiclana. El delegado del Consulado en aquel tiempo, Teodoro José de Vargas, se queja frecuentemente de esa actitud, que rozaba la falta de respeto hacia su persona, hasta el punto de que decide dimitir y pide que se le sustituya porque no quiere seguir enfrentándose a Piñeiro.

Sabemos que escaseaban los buzos y otros trabajadores necesarios, porque en la documentación se menciona que son empleados en el buceo algunos vecinos de Conil. Algo inaudito, ya que precisamente se había decidido desde un principio que esos vecinos eran de poco fiar y había que mantenerlos alejados. Si Piñeiro los contrata es porque no dispone de otra gente, quizá debido a que el trabajo era considerablemente más duro, y los resultados, muy escasos. Ahora no se trataba de encontrar, sino más bien de rebuscar. Por otra parte, también podemos imaginar sin temor a exagerar que estos conileños se ocuparon de informarse bien sobre el lugar y las condiciones del pecio, pues una vez que se fueran las autoridades y, por consiguiente, desapareciera la vigilancia, ellos permanecerían allí y podrían seguir buscando por su cuenta.

Un hecho importante fue el día en que el casco apareció partido, el 29 de enero de 1754, casi dos años después del naufragio. Los temporales y las corrientes estaban haciendo su trabajo. El 7 de febrero salieron dos cuarteladas a la playa, y al deshacer las maderas aparecieron algunas monedas encajadas entre ellas, lo que seguía demostrando la habilidad de tripulantes y pasajeros para ocultar sus valiosas pertenencias a los ojos de los oficiales reales. El 19, guiados por los montones de lastre, los buzos registraron el sitio donde estuvo el casco y pusieron de nuevo una boya para seguir revolviendo en la arena.

Vargas informó de que la popa se había movido hacia poniente y que otro trozo de ésta había avanzado hacia tierra, pero gracias a este movimiento del casco aparecieron cinco cañones que hasta entonces se habían mantenido bajo el navío. Este cambio en el escenario complicaba mucho el trabajo. Hasta entonces tenían un cuadro preciso y sabían dónde podía haber carga, pero ahora, con todo destrozado y disperso, sólo podían guiarse por las marcas del lastre, las acumulaciones de arena y los agujeros practicados por los buzos.

A partir de ahí, las inmersiones son muy esporádicas, siempre con la excusa del mal tiempo, aunque no es muy creíble, porque incluso llegan a transcurrir tres meses sin que apenas trabajen los buzos. Fue necesario utilizar de nuevo las cucharas para remover y sacar la arena, pero en adelante sólo se encontraron cañones, unas pocas monedas y piezas sueltas.

En marzo del 55 apareció en la playa otro trozo del casco, y en mayo deducimos que se suspende el rescate, porque no hay más informes. Sólo se dice que se interrumpe por «falta de esperanza y adelantamiento, considerando la contingencia de los gastos» (29).

### **Balance (30)**

El total de la moneda rescatada ascendía a un 91 por 100 de lo registrado, lo que a todas luces era un resultado excelente, aunque por supuesto no sabe-

---

(29) Certificación adjunta a una carta del comerciante don Juan Behic al Consulado de Cádiz. Cádiz, 27 de mayo de 1755. AGI, Consulados, 865.

(30) Toda la información de este epígrafe la encontramos en AGI, Contratación, 2533 y 5159; Consulados, 863, 864 y 865; México, 2972 y AGS, y Secretaría de Guerra, 6923.

mos lo que se cargó sin registrar y cuyo paradero desconocemos. Planchas de cobre se sacaron 1.713 de las 1.784 cargadas, y de palo de Campeche, 758 quintales de 5.470 registrados. Hay que decir que este palo fue apareciendo constantemente en la playa, incluso a kilómetros del lugar de la pérdida, era una madera que flotaba fácilmente y conforme se iba liberando de las trabas salía a la superficie, pero es evidente que la mayor parte se perdió en la mar.

En cuanto a la plata labrada, la mayoría de los objetos que se recuperaron fue porque los devolvieron los saqueadores. La justicia empezó a registrar casas de la zona desde un principio, a pesar de que resultaba evidente que era imposible inspeccionarlas todas. Se decidió dos semanas después del naufragio que lo más práctico era publicar un bando ofreciendo un 8 por 100 del valor de lo que se devolviese, y surtió efecto, al menos durante unos días, porque se entregaron bastantes efectos a los curas y frailes de Chiclana y Conil bajo secreto de confesión, de manera que los ladrones se libraban de la cárcel y obtenían algo de dinero. Quizá se devolvieron sólo las piezas que podían ser conflictivas para guardar o intentar vender, enseres lujosos de ajuares personales y objetos religiosos cuya posesión ningún labrador o pescador de Conil estaba en condiciones de justificar. De hecho, se detuvo a dos mujeres, la Forata y la Pastora, que llevaban encima un crucifijo de oro y un cáliz. Cayeron presos unos treinta o cuarenta, sólo aquellos a los que se capturó con objetos robados. Fueron llevados a la cárcel de Cádiz, si bien con el tiempo hubo que liberarles porque su manutención corría a cargo de los mismos interesados en la carga y llegó un momento en que se negaron a pagarles la comida, visto que no delataban al resto de los saqueadores. De muchos de ellos conocemos sus nombres y hasta sus direcciones, como aquel joven de dieciséis años llamado Juan Matías, que vivía «en la calle por mal nombre del Cuerno, en la casa más arriba del clérigo chiquito» (31).

En los trabajos de buceo no apareció ningún cajón entero de los once que se registraron con plata labrada, todo lo más algunos tenedores, cabos de cuchillos, tapaderas de diversos objetos, vinajeras y fragmentos varios. Sin embargo, algunos cargadores o destinatarios ofrecieron descripciones de los objetos que les pertenecían, por si aparecían y de esta manera podían ser identificados. Algunas de estas relaciones son tan pormenorizadas que se nos ofrecen casi como fotografías de los objetos suntuarios de la época.

También contamos con listados de ropa muy variada devuelta por los ladrones, arrancadas a los cadáveres o encontradas por la playa. Asimismo, a la costa llegó algo de cacao, tabaco, añil, grana, vainilla... que, por supuesto, ya carecía de provecho.

Del *Soberbio* y sus pertrechos se recuperaron siete de los 32 cañones, y tenemos dudas sobre algunos más, que fueron aboyados pero luego no consta que se rescatasen. También palos de su arboladura, el timón, grandes cuartela-

---

(31) Minuta de Salvador Moreno Dávila, agente fiscal de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación. La Barrosa, 13 de febrero de 1752. AGI, Contratación, 5159.

das del casco, jarcia, la campana, parte de un ancla, etc. De todos ellos hay una relación completa con sus medidas y material del que estaban fabricados.

Se hicieron varias entregas o prorrateos de la carga salvada entre los interesados. En mayo del 52 se repartió la mitad de lo que se había recuperado hasta entonces, deduciendo los derechos que correspondían a la Corona. Es importante señalar que desde el primer día hubo un especial interés en recuperar el registro de carga del *Soberbio*. Se ofreció un premio de 50 doblones a quien devolviese ese cuaderno, pero no apareció y hubo que esperar a que mandasen una copia del mismo desde Veracruz, que llegó en agosto del 52. El registro era imprescindible para saber con exactitud lo que se había cargado legalmente y lo que pertenecía a cada cual, con objeto de hacer el reparto.

En septiembre-noviembre del 52 se hizo otro prorrateo, y suponemos que hubo otro cuando se cerró definitivamente el rescate. No tenemos constancia de quejas, de manera que imaginamos que los interesados quedaron contentos.

A lo largo de estos años hubo algunos sucesos que alteraron la vida en el Real, a veces incluso aburrida cuando el tiempo no permitía el buceo y se pasaban los días sin tener nada que hacer, salvo recorrer la playa para ver si el mar arrojaba algo. En mayo del 52 aparecieron frente a la costa cinco embarcaciones levantinas, y un par de días más tarde, dos catalanas. Anclaron allí con la excusa de pedir agua a los del campamento, algo que nos parece poco creíble, puesto que estaban a dos pasos del puerto de Cádiz, del que acabarían de salir o al que iban a llegar en unas horas. Seguramente eran simples curiosos que acudieron allí a ver qué pasaba, atraídos por las noticias que por supuesto se habrían extendido de boca en boca sobre el naufragio.

Días después del desastre fue necesario instalar en la playa un cañón para defender el campamento y ahuyentar a los que se acercaban al lugar donde estaba el casco. Este cañón sirvió igualmente para espantar a unas embarcaciones de moros que se dejaron ver meses después. Otros dos cañones se emplazaron en lo alto del acantilado.

El Real incluso se vio amenazado por un gran incendio que en agosto del 52 amenazó con abrasar las barracas. Se salvaron abriendo cortafuegos en el chaparral y el pinar, pero se sospechó que lo habían provocado los ganaderos de la zona.

La pérdida de este navío no sólo afectó a su dueño y a los cargadores. Meses antes y después naufragaron otras embarcaciones importantes: el 24 de septiembre de 1751 se perdió el navío *San Jerónimo*, alias *El Retiro*, en las costas yucatecas de cabo Catoche (32), y el *San Diego* el 16 de enero de 1752, a siete leguas del puerto de Cádiz (33). Teniendo en cuenta que antes de estas fechas el comercio había estado interrumpido varios años a causa de la guerra, y que muchos de los cargadores afincados en Cádiz eran delegados de comerciantes extranjeros, no es de extrañar que tras estos naufragios la Bolsa de Londres cerrase sus puertas un par de días. También hay que considerar que

---

(32) AGI, Contratación, 4935.

(33) AGI, Indiferente, 2027.

las compañías inglesas de seguros contaban entre sus clientes a los cargadores gaditanos (34).

Para cerrar esta historia, el 1 de noviembre de 1755, seis meses después de acabar el rescate, ocurrió uno de los mayores terremotos que se han conocido, el de Lisboa, que en las costas de Cádiz se agravó con un maremoto (35). Los pocos restos que quedaban del *Soberbio* en La Barrosa sufrieron los estragos, removiéndose y esparciéndose aún más. Pero los habitantes de los pueblos cercanos siguieron paseando la playa, como se canta en el famoso tanguillo gaditano, buscando los duros antiguos.

---

(34) Carta de Ricardo Wall al marqués de la Ensenada. Londres, 9 de marzo de 1752. AGI, México, 2972.

(35) Carta de Félix Abreu a Ricardo Wall. Londres, 1 de diciembre de 1755. AGS, Secretaría de Estado, 6929; Carta de los diputados del Comercio de Sevilla al Consulado de Cádiz. Sevilla, 2 de noviembre de 1755. AGI, Consulados, 209.



# LA CARRACA Y LA HABANA

## Aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales

José QUINTERO GONZÁLEZ  
Doctor en Historia

La paz de Utrecht impuso a España unas concesiones económicas, territoriales y políticas humillantes. No puede extrañar en consecuencia que buena parte de la política exterior de Felipe V se dirigiera a recuperar lo perdido en la ciudad holandesa. Para ello, y a fin de modernizar las anquilosadas estructuras del imperio, se ve obligado a dirigirse allí donde quedaban recursos: América. En esta tarea resultaba fundamental disponer de una armada poderosa. Los arsenales, concebidos como bases navales integrales donde construir, mantener, pertrechar y armar los barcos del rey, se erigen así en el fundamento de la renovación de la Marina de Guerra y en complejos preindustriales y de alta gestión económica.

Este artículo, centrado en el contexto antes señalado, pretende llamar la atención respecto a la complementariedad entre los arsenales, especialmente entre La Carraca, el arsenal más antiguo de España, ubicado además en la cabecera de la Carrera de Indias, y el arsenal de La Habana, dinámico astillero indiano con el que mantuvo estrechas relaciones. El trasiego de pertrechos entre los complejos navales no fue sistemático y uniforme, pero sí más habitual de lo que pueda parecer. Por su emplazamiento, por su antigüedad y por ser el arsenal del departamento marítimo más dinámico, al menos durante buena parte del siglo XVIII, La Carraca desempeñó un cierto papel coordinador entre los arsenales peninsulares y los puertos de América, destacando de manera relevante las relaciones con La Habana.

Por lo que respecta al área levantina, el intercambio resultó relativamente frecuente. Unas veces era La Carraca el centro abastecedor. Los ejemplos son múltiples. Ya en enero de 1735 el intendente de Marina en Cádiz, Francisco de Varas, envió a Cartagena, a bordo del pingüe catalán *El Postillón de Alicante*, 30.000 clavos de entablar, otros 30.000 de barrote, 25.000 estoperoles y 40 quintales de brea rubia para la carena del navío *El Fuerte* (1). Años más tarde, en 1739, el navío francés *Gran Alejandro*, capitaneado por Alejandro Martínez, aprovechando un viaje desde Cádiz hasta Cerdeña condujo anclas y anclotes del puerto andaluz al arsenal de Cartagena. En la década siguiente, en julio de 1745, se tenía preparada otra partida de clavazón y géneros diversos para enviarla al arsenal del Mediterráneo junto a la tropa de Marina para la escuadra del marqués de la Victoria. Podría haberse remitido toda la mercancía en las embarcaciones francesas que habían partido del puerto gaditano

---

(1) AGS, Marina, leg. 305. Varas a Patiño. Cádiz, 18 de enero, 1735.

rumbo al Levante, pero el intendente interino de Cádiz, Alejo Gutiérrez Rubalcaba, desistió al no fiarse de estos barcos: «... la experiencia que se tiene de la facilidad con que se entregan al enemigo, por la poca defensa que hacen» (2). El intendente prefirió esperar a que llegaran los barcos de pesca catalanes y mallorquines, que en los meses de verano acostumbraban pasar por la bahía de Cádiz.

Otras veces fue Cartagena la proveedora. También en este sentido se pueden citar operaciones similares desde bien pronto; y así, en septiembre de 1733 Zenón de Somodevilla pide unos cables para el navío *Galicia* y otras embarcaciones de la escuadra del teniente general Antonio Serrano, porque en Cádiz no pudieron cambiarse al no haber existencias (3). Más tarde, en 1766, cuando la fábrica de lonas del puente de Suazo estaba sometida a una fuerte reducción en su producción, y la de jarcia de Puerto Real padecía las consecuencias de décadas de provisionalidad, la orden de 21 de abril, aprovechando el regreso desde Nápoles de las embarcaciones *Galicia* y *Princesa* (4), encargaba a Cartagena despachar a La Carraca 9 cables, 4.280 brazas de calabrotos, 18.652 1/4 brazas de guindaleza, 79.639 brazas de veta, 16.000 varas de lona de primera suerte para gavias y mayores, y 13 de segunda suerte y 400 libras de hilo de vela. En cualquier caso, debemos reconocer que las relaciones entre los arsenales del sur y del Levante estuvieron tradicionalmente marcadas por las dificultades de navegación en el estrecho de Gibraltar, que durante las confrontaciones bélicas se hacía prácticamente intransitable.

Por lo que respecta al arsenal de Ferrol, las relaciones fueron análogas. Ya en los años treinta la base del norte proveyó a La Carraca de varias partidas de motones semielaborados (5). Con diversas fluctuaciones, también aportó jarcia y lonas al arsenal del sur, en especial en los periódicos momentos de crisis de las fábricas gaditanas y como apoyo al suministro para La Habana (6). En cuanto a La Carraca, asistió asimismo a las urgencias ferrolanas; como en 1746, cuando la base gallega necesitó una considerable partida de jarcias para habilitar cinco embarcaciones: *San Felipe*, *Castilla* y *Europa*, que sin estos pertrechos no podían salir a navegar, y el *Glorioso* y el *Asia*, que, aunque nuevos, habían sido construidos en La Habana en 1740 y 1736, respectivamente, y se encontraban muy deteriorados. En fin, desde Cádiz se ofertaron 1.400 quintales de cables, guindalezas, calabrotos y vetas (7), canti-

---

(2) AGS, Marina, leg. 309. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Ensenada. Cartagena, 22 de julio, 1739; y leg. 315. Respuesta. Cádiz, 7 de julio, 1745.

(3) AGS, Marina, leg. 303. Ensenada a Patiño. Alicante, 23 de septiembre, 1733.

(4) AGS, Marina, leg. 337. «Nota de la jarcia...». Firmado: Medina. Cartagena, 4 de abril, 1766; Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 15 de abril, 1766; y respuesta el 21 de abril, 1766.

(5) QUINTERO GONZÁLEZ, José: «La madre en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca», *Tiempos Modernos. Revista Informática*, núm. 10, 2004, pp. 2-4.

(6) QUINTERO GONZÁLEZ, José: *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz*. Cádiz, 2003, pp. 156-157.

(7) AGS, Marina, leg. 314. Rubalcaba a Ensenada. Cádiz, 22 de marzo, 1746.

dad insuficiente para unas necesidades cifradas en torno a 2.500 quintales. Tal diferencia obligó a intervenir al marqués de la Ensenada, quien ordenó completar la partida con la jarcia que La Carraca reservaba para surtir a La Habana (8).

Sin embargo, la salida de la mercancía para el arsenal gallego se demoró un mes, lo que originó que un corsario británico capturara la gabarra que la conducía (9). Este varapalo fue duramente reprendido por el marqués de la Ensenada, que en adelante recomendaría encargar los transportes (10) a embarcaciones españolas de buena vela, conminando al patrón a extremar las precauciones en la navegación, con el fin de evitar nuevos apresamientos.

Pero, sin duda, las relaciones más intensas, continuas y sistemáticas desde La Carraca se establecieron con La Habana. Las razones resultan evidentes: la isla caribeña carecía de numerosos pertrechos y, por lo tanto, debía importarlos desde la Península, cuyo centro neurálgico para las relaciones trasatlánticas era el puerto de Cádiz. En consecuencia, el arsenal caraqueño se convertirá, en cierta manera, en la factoría central del aprovisionamiento de clavazón, herraje en general, jarcia, arboladura, artillería, etc. del astillero cubano.

El primer proyecto de envergadura que prevé una complementariedad entre ambas orillas del Atlántico se debe a Bernardo Tinajero de la Escalera, futuro secretario de Marina, quien convencido de la necesidad de crear una armada poderosa que garantizara el tráfico en las rutas indianas, presentó en 1713 un memorial al rey para construir en La Habana 10 embarcaciones de 60 cañones (11). La originalidad radicaba en que el dinero procedería de donde lo había: de las Cajas Reales americanas, correspondiendo a México aportar 120.000 pesos anuales durante los cuatro años de vigencia del proyecto, así como brea, alquitrán, sebo, pólvora y plomo. La madera, obviamente, p r o c e d í a de Cuba, que ofrecía abundancia y notable calidad. La arboladura se extraería de Panzacola. Los herrajes, herramientas, jarcias, lonas, armamento y demás pertrechos que escaseaban en América se trasladarían desde la Península a través de un asiento con el general Manuel López Pintado, acordado en ventajosas condiciones para la Hacienda Real.

La iniciativa de Tinajero no se desarrolló finalmente, porque Felipe V decidió que la flota reunida por López Pintado en la bahía de Cádiz participara en el bloqueo a Barcelona. Sin embargo, las condiciones expuestas en el memorial gravitarán permanentemente sobre las relaciones entre La Habana y el arsenal de La Carraca. Como se decía más arriba, el astillero cubano recibía pertrechos desde la base naval gaditana. En reciprocidad, ésta será destinataria

(8) AGS, Marina, leg. 314, a Alejo de Rubalcaba. El Pardo, 29 de marzo, 1746; a Rubalcaba. El Pardo, 29 de marzo, 1746. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I.: «Relación de los buques de la Armada española en los siglos XVIII, XIX y XX», en MANERA REGUEIRA, Enrique (dir.): *El buque en la Armada española*. Madrid, 1999, pp. 454-497, cit. p. 456.

(9) AGS, Marina, leg. 314. A Rubalcaba. Aranjuez, 7 de junio, 1746.

(10) AGS, Marina, leg. 315. Sin firmar. Aranjuez, 24 de junio, 1747.

(11) PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982, pp. 402-406.

**Madera de sabicú y caoba que se necesita para la construcción de un navío de 70 cañones**

<i>N.º piezas</i>	<i>Sabicú</i>	<i>Codos de largo</i>	<i>Pulgadas ancho</i>	<i>Pulgadas grueso</i>
5	Quilla	20	25	23
1	Codaste	18 1/2	37	23
1	Pie de Roda	12 a 14	37	23
2	Braques	16	37	23
4	Yugos	17	25	25
	Curva contra	Pie 7	37	24
	zapata	Brazo 6		
1	Curva de coral	Pie 8	30	23
		Brazo 6		
4	Carlingas	20	25	23
1	Sobrequillas	25	24	20
2	Cañas de timón	19	16	16
	<b>Caoba</b>			
1	Timón	20	37	22
5	Bombas	19 1/2	18	18
4	Baos mayores	12 1/2	25	25
2	Tamboretas	12	24	24
2	Bitas	16	25	25

FUENTE: Autrán. La Carraca, 18 de febrero, 1749.

privilegiada de cuanto procedía de La Habana. Lógicamente, la provisión esencial cubana para el complejo naval del sur giraba en torno a las maderas nobles: acaná, ocuge, guayacán y, especialmente, sabicú y caoba. El sabicú para quillas, pies de roda, braques, yugos, sobrequillas, cañas de timón..., pues esta «madera presenta la doble cualidad de ser incorruptible y conjuntar perfectamente con el roble». En cuanto a la caoba, resultaba muy apropiada para timones, bombas, baos y tambores (12). Sin embargo, y a pesar de la creencia popularizada respecto a las considerables remesas madereras enviadas hasta el arsenal gaditano, lo cierto es que esta afirmación debe matizarse convenientemente. Es verdad que desde Cuba llegó bastante madera noble hasta Cádiz, pero su aportación a la construcción naval carraqueña no fue determinante. Este planteamiento, en cualquier caso, no es nuevo, pues Juan Gautier, constructor de origen francés que fue el primer ingeniero general de Marina, presentó en 1772 un proyecto titulado «Observaciones sobre el estado de los motones de España; nota del consumo de la madera de construcción que, en cada año, se considera necesaria en los departamentos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz; y proyecto para aprovisionar estos arsenales de maderas

(12) AGS, Marina, leg. 317. «Estado de las piezas de madera de sabicú y caoba que se necesitan para la construcción de un navío de 80 cañones y otro de 80». Firmado: Autrán. La Carraca, 18 de febrero, 1749.

de América», donde sostenía que «Cádiz utiliza la madera de América que viene a mucha costa y de [la] que se saca muy poco provecho, no por su calidad, que es de preferir a cuanto roble hay en España, sino por el ningún cuidado de los que la envían a Europa, donde llega muy mal delineada, mal configurada y nunca surtida» (13).

A las apreciaciones del constructor francés pueden añadirse otras, como la prioridad de la construcción naval en La Habana, o la falta de puntualidad y de sistematización en los envíos. En este sentido se pueden citar las 60 bombas encargadas a Ricardo Farril en noviembre de 1729, elaboradas finalmente por Juan de Acosta a causa del fallecimiento del anterior, y que no fueron embarcadas para Cádiz hasta el día 8 de agosto de 1731, aprovechando el regreso de la escuadra del general Manuel López Pintado que, sin embargo, no pudo cargar unas madres de timón que también estaban dispuestas para su transporte hasta el arsenal caraqueño (14). Del mismo modo, sólo tres años después, el arzobispo de México, virrey interino, libró a instancia de José Patiño 10.000 pesos para adquirir maderas (tablonería y bombas) que habrían de conducirse hasta la Península en dos embarcaciones, la chata *Santa Bárbara* y un pingue cuya denominación no se especifica, en el viaje de regreso a Cádiz tras haber conducido hasta La Habana pertrechos para el tercer navío que construía Acosta (15). Pero para entonces la chata había naufragado en Veracruz, con lo cual sólo pudo enviarse una pequeña porción de la madera solicitada.

Situación parecida se vivirá en 1737. El pingue *Nuestra Señora de la Concepción* transportó maderas de caoba, cedro y guayacán. Sin embargo, a finales de septiembre el infante almirante general ordenaba a Montalvo y a Acosta que enviasen el resto de los palos que estaban pedidos (16). Dos años después Zenón de Somodevilla se vio obligado a insistir en el envío de las maderas, sugiriendo su embarque en la escuadra de José Pizarro (*Galicia, Guipúzcoa, Incendio, Esperanza y Victoria Galera*), próxima a regresar a la Península (17). Sin embargo, la junta, formada por Pizarro, el constructor Juan Acosta y el intendente en La Habana, Lorenzo de Montalvo, consideró contraproducente cargar las maderas, porque deberían abrirse nuevas portas, operación absolutamente desaconsejada. En definitiva, sólo dos barcos, el *Guipúzcoa* y la *Esperanza*, transportaron maderas (18), las cuales, aunque numerosas en piezas, tenían poco volumen, pues el primero cargaba alrededor de 60,08 codos cúbicos, y la *Esperanza*, poco más de 40 codos cúbicos de guayacán.

(13) Gautier a Arriaga, 7 de febrero de 1772. Citado en MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, pp. 243 y 321.

(14) AGS, Marina, leg. 303. Dionisio Martínez de la Vega a Patiño. La Habana, 8 de agosto, 1731.

(15) AGS, Marina, leg. 305. Montalvo a Patiño. La Habana, 22 de febrero, 1735.

(16) AGS, Marina, leg. 307. «Copia a la letra...». La Habana, 24 de octubre, 1736. Montalvo. Y leg. 309. A Acosta y a Montalvo. San Ildefonso, 30 de septiembre, 1737.

(17) AGS, Marina, leg. 309. Ensenada a Montalvo. Madrid, 28 de febrero, 1739; y Montalvo a Ensenada. La Habana, 21 de junio, 1739.

(18) AGS, Marina, leg. 309. «Nota de la madera que conduce...». Firmado: Montalvo. La Habana, 21 de junio, 1739.

Desde la corte se proyectaron operaciones encaminadas a optimizar el aprovechamiento de los recursos madereros que Cuba ofrecía. Consecuencia de estos proyectos son iniciativas como la instrucción de 10 de mayo de 1745 sobre la corta, labra y transporte de la madera de cedro desde Cuba hasta la Península, redactada por Autrán (19). Para la corta se comisionaría a una persona experta y de confianza, con el fin de optimizar los gastos. La mano de obra se contrataría entre los vecinos de los propios bosques.

En el aspecto geográfico, era importante talar en montes próximos a la marina, con buenos y seguros embarcaderos, abundancia de cedros y fuera del entorno habanero, para evitar el fuerte contrabando maderero de la zona. Autrán recomienda los puertos de Manatí y Gran Bahía y, especialmente, los de Baracoa (tomando la derrota por los cayos de Mari Juana) y Matanzas (por la ruta del canal de Bahamas), en el frente norte de la isla. En la fachada sur de Cuba señalaba los puertos de Santiago, cabo de la Cruz, Manzanillo y bahía de Jaguar.

Finalmente, para el transporte de la madera hasta la Península harían falta uno o dos pingues de 500 toneladas cada uno, con tripulaciones de 30 hombres. Cada embarcación conduciría alrededor de 2.000 codos cúbicos de madera, presupuestando un gasto de 75.000 reales al año (incluidos víveres y tripulación), a los que habría que sumar otra cantidad igual para pagar la tala, labra y carreteo hasta la playa. En consecuencia, cada codo cúbico costaría a la Hacienda 90 reales, si bien a partir del tercer año, normalizada la actividad, el constructor estima que el precio se estabilizaría en 60 reales. A pesar de previsiones tan halagüeñas, el proyecto para dotar de cedro cubano a los arsenales peninsulares no llegó a ejecutarse, al menos de manera sistemática.

Diferente resulta sin duda el transporte de ida, la comunicación desde La Carraca hasta La Habana. Esta vía, mucho más regular, era vital para la construcción naval habanera. El arsenal carraqueño desempeñaba las funciones de centro catalizador, productor y distribuidor de pertrechos y géneros de todo tipo destinados al astillero cubano. Desde el punto de vista oficial, la primera iniciativa que intentaba sistematizar el abastecimiento de determinados pertrechos desde la bahía de Cádiz hasta La Habana fue la ya citada de Bernardo Tinajero de la Escalera. La Carraca enviaba productos manufacturados. Los ejemplos son múltiples. Ya en 1735 se encargaron desde La Carraca seis roldanas para unos pontones en construcción, y en 1738 se producían herrajes para la fábrica de barcos en La Habana; y el arsenal del sur era también el destino primero de un cargamento de estopa, filástica y cuerda mecha procedente de Barcelona para consumo del astillero del caribe (20).

---

(19) AGS, Marina, leg.313. «Instrucción...» Firmado: Autrán; y Autrán a Andrés de la Vega. La Carraca, 10 de mayo, 1745.

(20) AGS, Marina, leg. 305. Varas a Patiño. Cádiz, 16 de febrero, 1735; leg. 308. Varas a Ensenada. Cádiz, 9 de septiembre, 1738; y leg. 313. Barrero Peláez a Ensenada. Cartagena, 26 de mayo, 1745.

Para agilizar las transferencias, la Real Hacienda firmaría en 1737 un asiento con la Compañía Guipuzcoana de Caracas, mediante el cual ésta se encargaba de la provisión de herrajes para La Habana. Sólo tres años después, en 1740, se dio un importante paso hacia adelante con la creación de la Compañía de La Habana, entre cuyas obligaciones estatutarias se encontraba la conducción de pertrechos desde la bahía gaditana hasta la isla cubana para la construcción de barcos del rey (21). La presidencia recayó en Martín de Arostegui, quien pronto nombró factor de la compañía en Cádiz a su cuñado José de Iturrigaray. Las operaciones de la compañía se suceden; y así, en 1745, a bordo del pingue *Nuestra Señora de los Dolores* y *San Francisco de Asís* y de la fragata *San Cristóbal* se trasladaron al arsenal caribeño pertrechos como pólvora, fusiles, bayonetas, cuerda mecha, lona, cañones, cajas de capilla o hachuelas de mano (22). El destino era la escuadra de Andrés Regio, por entonces en La Habana, y los tres navíos de 70 cañones en gradas (algunas fuentes citan 60 piezas) (23): *África II*, alias *San Francisco de Asís*; *Vencedor I*, alias *Santo Tomás*, y *Tigre*, alias *San Lorenzo*. Precisamente los trabajos de construcción de estos barcos absorbieron a un buen número de maestranzas de La Carraca desocupados a causa de la inactividad en la Península.

Con el transcurrir del tiempo, la situación no hará más que consolidarse; y así, entre las cargas de la compañía habanera en 1748 se encontraba la «conducción en los navíos de la Compañía, desde el puerto gaditano a la isla, de: lonas, hierro, jarcias, además de cañones, balas... para la construcción de bajeles de S.M. en el astillero Real de La Habana» (24). Al año siguiente se obligaba a transportar toda la lona, loneta, motonería, jarcia, anclas, clavazón, hierros, cañones, balas y demás munición y pertrechos necesarios para construcción y armamento de los navíos que por entonces fabricaba Acosta. Las relaciones de La Carraca con el arsenal cubano quedan temporalmente suspendidas a causa de la ocupación inglesa, reanudándose inmediatamente después de que el invasor saliera de la isla, de suerte que en 1766 el intendente Lorenzo de Montalvo, conde de Macuriges, pedía a Juan Gerbaut, su homólogo en La Carraca, pertrechos para el astillero y para los barcos en gradas (25). Respecto a los primeros, descatan 150 hojas de sierra holandesa, de las que adjunta una plantilla, que Gerbaut debió de encargar a Holanda. Estas hojas eran para la máquina de aserrar instalada en el astillero de La Habana.

---

(21) GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián, 1993, pp. 14, 25 y 26.

(22) AGS, Marina, leg. 315. Rubalcaba a Ensenada. Cádiz, 7 de diciembre, 1745.

(23) AGS, Marina, leg. 315. Sin firmar. Cádiz, 7 de diciembre, 1745; y Madrid, 21 de diciembre, 1745. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I.: «Relación...», p. 457.

(24) GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *Comercio...*, pp. 55, 66-67.

(25) AGS, Marina, leg. 339. Montalvo a Arriaga. La Habana, 15 de noviembre, 1766; Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 27 de enero, 1767; y Servicio Geográfico del Ejército, Cuba, 98. Cfr. GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, y otros (Comisaría): «Área II. La construcción y el carenado de embarcaciones: maderas de construcción y sierras de arsenales», en *Puertos españoles en la Historia*. Madrid, 1994, pp. 176-177.

Esta sierra, movida por la energía hidráulica proporcionada por un ramal de la Zanja Real que abastecía de agua a la ciudad, constaba de varios trenes de deshilado, con bastidores de hojas múltiples en cada uno. La misma fuerza hidráulica que movía la rueda hacía avanzar los troncos que cortaba. Entre los pertrechos destinados a la fábrica de dos navíos de 70 cañones (*San Francisco de Paula* y *San José*), desde La Carraca se enviaron toda clase de manufacturas: hierro, clavazón, jarcia y demás géneros precisos para la labra y armamento de las embarcaciones. No obstante, Montalvo advirtió de que no podía comenzar la construcción hasta que desde Nueva España se le enviaran los caudales necesarios que, recordemos, era otro de los elementos del proyecto de Tinajero. A principios de 1767 la construcción naval en Cuba mantiene un dinamismo similar al desarrollado antes de la invasión inglesa, solicitándose constantemente la remisión de suministros. Es de destacar en estos años la aportación de jarcías de Ferrol, aunque sus remesas debieran pasar ineludiblemente a través de La Carraca.

En definitiva, conforme pasan los años, se avanza en la sistematización del aprovisionamiento para La Habana que, además de ser más fluido, contempla la posibilidad de generar excedentes en la isla cubana. En estos casos, aquellos géneros proclives a inutilizarse por el transcurso del tiempo o por la inactividad podían incluso venderse a particulares con dos condiciones: que la operación se realizara a precios razonables, para lo que el constructor carraqueño Ciprián Autrán ajustó los costes de los diferentes pertrechos ponderando el valor del flete y el riesgo en la navegación, y que el importe de la transacción se devolviera íntegramente a Juan Gerbaut (26).

No sería del todo preciso considerar que la proyección atlántica carraqueña se limitaba a La Habana. Un documento singular localizado en Simancas relaciona la arboladura de pino del norte, jarcia, motonería, lonas, clavazón, hierros, herrajes y otros efectos enviados desde La Carraca a varios puertos de América para las carenas y la construcción de los navíos del rey, desde septiembre de 1754 hasta el 25 de febrero de 1765 (27). Sintetizando al máximo el documento, se observa que durante el citado decenio se remitieron hasta 215 árboles y 201 arbolillos, todos del norte, además de un número importante de piezas diversas de madera, destacando las 5.719 de carpintería de lo blanco, y los 3.626 remos para lanchas, botes y serenías. Más significativos aún resultan los envíos de jarcia, pues se llevaron alrededor de 4.300 piezas con un peso total de 30.686 quintales y 89 libras. Reveladoras resultan asimismo las 272.523 varas de tejidos, los 12.164.766 clavos de cuenta o los 10.994 quintales y 56 libras de clavazón de peso.

En conclusión, los arsenales creados por la monarquía borbónica en España durante el siglo XVIII eran grandes complejos, cada uno de los cuales funcionaba con gran autonomía. Sin embargo, las urgencias, la improvisación,

---

(26) AGS, Marina, leg. 327: Firmado: Autrán. La Carraca, 15 de marzo, 1757; a Montalvo. Madrid, 22 de marzo, 1757.

(27) AGS, Marina, leg. 334. «Estado...». Firmado: Andrés Gianetini. La Carraca, 25 de febrero, 1765.



los momentos de crisis o el apoyo al arsenal de La Habana propiciaron una colaboración que no siempre resultó fácil. Las comunicaciones de La Carraca con el arsenal de Cartagena tenían el inconveniente del estrecho de Gibraltar, y con Ferrol, los considerables kilómetros de la costa portuguesa. En ambos casos, las dificultades se incrementaban notablemente en períodos de agitación bélica.

Especialmente dinámicas eran las comunicaciones de La Carraca con el arsenal de La Habana. Entre las razones de ello cabe destacar el enclave del arsenal andaluz, en pleno corazón de la Carrera de Indias y en el Departamento Marítimo de Cádiz, el más importante del momento. No puede extrañar, en consecuencia, que Tinajero se fijara en la bahía de Cádiz como centro acaparador de pertrechos para su iniciativa. Precisamente este proyecto, aunque fallido, determinará las pautas en las relaciones La Carraca-La Habana, y así, el arsenal del sur será el centro logístico peninsular para la base caribeña, a la que surtía de lonas, jarcias, herrajes, armamento... Recíprocamente, La Carraca era destino privilegiado de la ruta de vuelta, abasteciéndose así de maderas nobles, aunque en cantidades y variedad inferiores a las expectativas. En cualquier caso, la monarquía hispana, en un intento por optimizar la aportación de La Habana a la Armada, trató de sistematizar el transporte, especialmente el de ida, vinculando, primero, a la Compañía Guipuzcoana de Caracas y, después, a la Compañía de La Habana.

## NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

# EL BARCO ANUAL DE PERMISO DEL ASIEN TO DE ESCLAVOS CON INGLATERRA: EL CASO DEL VIAJE A LA VERACRUZ DEL NAVÍO *LA REAL CAROLINA EN 1732*

Rafael DONOSO ANES  
Catedrático de Economía Financiera y Contabilidad

## Introducción

Las coronas española, inglesa, francesa y holandesa firmaban, en el mes de abril de 1713, el tratado de Utrecht, por el que se ponía fin a la guerra de Sucesión al trono de España, cuyo titular, Felipe V, sería reconocido por todas las naciones firmantes como legítimo sucesor de Carlos II. En este tratado se ratificaba el *Asiento de esclavos negros* (1), que un mes antes habían firmado el gobierno español y el inglés y por el que se concedía a Inglaterra el privilegio exclusivo del tráfico de esclavos en toda la América española por un período de treinta años (2).

El desarrollo del mencionado Asiento fue concedido por la reina Ana a la South Sea Company, sociedad por acciones que había sido fundada en 1711 y que por un total de 7.500.000 libras se había hecho con el monopolio del comercio de esclavos en las colonias españolas (3).

Pero este trabajo, como puede verse por su título, no vamos a dedicarlo al tema del negocio de esclavos, sino a otro negocio, también derivado de la firma del Asiento y que, como tendremos ocasión de demostrar, resultó bastante rentable para la compañía inglesa, a pesar de que, como han reconocido prestigiosos investigadores, resulta bastante difícil desentrañar, a tenor de la documentación oficial, cuál fue el resultado económico real de la trata y sus negocios afines y más concretamente el obtenido por la South Sea

---

(1) Su título completo era: «Asiento ajustado entre las dos Magestades Cathólica y Británica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en la América Española, por tiempo de treinta años», el cual encontramos impreso en el Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), sección Indiferente General, legajo 2769, L. 8.

(2) Los aspectos económicos de este asiento han sido tratados en un trabajo realizado por Sorsby (1975), pero sin detenerse en los aspectos contables, que son los que nos interesan a nosotros, los cuales han sido parcialmente estudiados y desarrollados por DONOSO ANES, R. (2000 y 2001a).

(3) THOMAS, H.: p. 233.

Company (4). Nosotros, en este trabajo, vamos a tratar de analizar el resultado económico y la rentabilidad obtenida por la Compañía en uno de esos negocios afines: el que se derivó de la concesión del monarca español de un navío anual para comerciar mercaderías en las colonias españolas. Concretamente analizaremos la documentación contable correspondiente al navío *The Royal Caroline* (1732), último de los siete barcos anuales que la South Sea Company envió a la América española acogándose a esa concesión real.

La metodología que emplearemos será descriptiva y narrativa (5); esto significa que dejaremos que sea el análisis de los hechos, a través del estudio de la documentación original, el que nos induzca a obtener las conclusiones pertinentes, sin llevar a cabo ninguna interpretación apriorística. Por otro lado, la escasez de fuentes bibliográficas, estrictamente contables, que planteen estudios similares o que, por algunos aspectos, pudiésemos asimilar y considerar en nuestro trabajo, hace que, aparentemente, esa cuestión adolezca de cierta pobreza. Sin embargo, consideramos que la verdadera riqueza del trabajo se encuentra en la propia documentación contable analizada. Lo cual no significa, obviamente, que olvidemos el contexto que rodea al hecho histórico-contable que se está analizando. Por ello, antes de entrar en el estudio de la documentación contable propiamente dicha, vamos a estudiar las causas que la motivaron, siendo la más importante de ellas, como ya hemos reconocido, la concesión que el rey Felipe V hizo a la South Sea Company, recogida en el propio Asiento, de comerciar con las colonias españolas mediante el envío de un navío anual con mercancías.

### **La concesión real de un navío anual de permiso**

#### *De acuerdo con el tratado del Asiento*

El asiento de esclavos firmado entre Inglaterra y España tenía 42 artículos o condiciones, más una extensión que, fuera de ese articulado, había resuelto conceder Felipe V, *motu proprio*, a la South Sea Company, por una razón tan controvertida y contradictoria como que «atendiendo a las pérdidas que han tenido los asentistas antecedentes...»; pero veamos los aspectos más importantes de esta concesión, cuyo contenido era el siguiente:

«Demás de las expresadas condiciones, capituladas por la Compañía de Inglaterra, Su Magestad Cathólica, atendiendo a las pérdidas que han tenido los asentistas antecedentes, y con la expresada calidad de que no ha de hacer, ni intentar la referida Compañía comercio alguno ilícito (...) ha sido servido de venir (...) en conceder a la Compañía de este Asiento un navío de quinientas toneladas, en

---

(4) Entre estos autores destacamos a Vila Vilar, E. (1985); los citados Hugh Thomas (1998) y Sorsby (1975); Torres Ramírez, B. (1973); Alcalá y Henke (1919); Palacios Preciados, J. (1973) y Scelles, G. (1906).

(5) En línea con las propuestas realizadas por Hernández Esteve (1996[a] y 1996[b]).

cada un año de los treinta prefinidos en él, para que pueda comerciar con las Indias, en que igualmente ha de gozar su Magestad Cathólica, de la cuarta parte del beneficio de la ganancia, como en el Asiento (6); y además de esa cuarta parte ha de percibir así mismo su Magestad Cathólica un cinco por ciento de la líquida ganancia de las otras tres partes que tocaren a Inglaterra (7)».

Es decir, se estaba concediendo a los ingleses algo que no se había otorgado antes a ninguna otra nación, y que era totalmente contrario al espíritu mercantilista de la época (8) y a las propias Leyes de Indias, por las que se prohibía a los extranjeros pasar a las posesiones americanas y comerciar con ellas (9). Por esa razón esta concesión del monarca contó con el desacuerdo inicial del Consejo de Indias (10). Aunque hemos de advertir de que ese principio no regía para el comercio de esclavos que, prácticamente desde sus inicios, estuvo siempre en manos de extranjeros (11).

Además, esta concesión hacía que Inglaterra se situase, frente a las otras naciones europeas, en una posición de privilegio en el comercio americano, máxime si tenemos en cuenta, y era perfectamente previsible, que la limitación de las 500 toneladas iba a ser fácil y continuamente burlada, tal como se temían los miembros del Consejo de Indias.

Si bien la concesión establecía la siguiente condición relacionada con la venta de los géneros:

«... no se podrán vender los géneros y mercaderías que llevare cada navío de estos, sino es sólo en el tiempo de la Feria; y si cualquiera de ellos llegare a Indias antes que las flotas y galeones serán obligados los factores de la Compañía a desembarcar los géneros y mercaderías que condujere y almacenarlas debajo de dos llaves (...) para que los géneros y mercaderías referidas sólo puedan venderse en el expresado tiempo de Feria libre de todos los derechos en Indias».

Como vemos, en el último renglón se reconoce, además, la exención de impuestos que disfrutaban esos géneros y mercaderías, lo que en opinión de Scelles (12) podía resultar bastante oneroso para el tesoro español, ya que, por un lado, estaba la no percepción, durante un período largo de tiempo, de los derechos correspondientes a las 500 toneladas —aunque, como hemos visto,

---

(6) Efectivamente, en el artículo 28 del Asiento se reconocía el derecho a esa participación (25 por 100) del monarca español en el beneficio del negocio de esclavos.

(7) Lo cual elevaba la participación de Felipe V en el beneficio del barco anual de permiso al 28,75 por 100 (0,25 + 0,05 x 0,75).

(8) Para entender las teorías mercantilistas puede consultarse la obra de Heckscher, E.F. (1943).

(9) Veitia Linage, en su obra *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* (1671), dedica el capítulo XXXI del libro I a este tema, bajo el título «De la prohibición que para navegar a las Indias, o comerciar en ellas tienen los extranjeros y cuáles lo son para este efecto».

(10) SCELLES: p. 552.

(11) DONOSO ANES: 2001b.

(12) SCELLES: p. 554.

sí se le reconocía el derecho a la cuarta parte del beneficio, de acuerdo con su participación en el asiento, más un 5 por 100 de la líquida ganancia de las otras tres partes —, y por otro lado, esa introducción de mercaderías libres de impuestos ocasionaría un menor valor general, que se podía prever, sobre el conjunto de los derechos que, al ser *ad valorem* y teniendo en cuenta la bajada de los precios que experimentarían el resto de las mercaderías, haría disminuir los ingresos de los mercaderes y, por ende, la recaudación del Tesoro.

### El tratado de la Declaración de 1716

El primero de los barcos anuales de permiso, *The Royal Prince*, estaba listo para zarpar en 1713; sin embargo, por problemas de la propia Compañía, no lo haría hasta agosto de 1716, fecha en la que, por un nuevo tratado, conocido como «tratado de la Declaración» (13), se produjeron dos importantes modificaciones a la concesión relacionada con el navío anual.

La compañía inglesa se quejaba de la condición de tener que vender los géneros y mercaderías necesariamente en tiempo de feria, lo que la obligaba a tener que esperar a la flota y galeones españoles, introduciendo así una gran incertidumbre y riesgo a la empresa, ya que el momento de la celebración de dicha feria era muy impreciso y una parte importante de las mercaderías podía estropearse, máxime teniendo en cuenta el clima americano. Las quejas fueron oídas y contempladas en el mencionado tratado, lo que dio lugar a la primera modificación por la que se permitió, en adelante, que la Compañía pudiera vender sus mercaderías pasados cuatro meses sin que hubieran llegado la flota o los galeones de España. En el tratado se reconoce lo siguiente:

«De parte del Rey Británico, y de la dicha Compañía se ha representado, que la mencionada gracia concedida por el Rey Cathólico, se concedió precisamente para indemnizar las pérdidas que la Compañía hiciese en el Asiento: De suerte que si se debiese observar la condición de no vender las mercaderías, sino es en el tiempo de la Feria, y no haciéndose ésta regularmente cada año, según la experiencia lo ha hecho ver por lo pasado (lo que podía suceder en lo venidero) en lugar de sacar provecho, la Compañía perdería el capital de su dinero, pues se sabe muy bien que las mercaderías en aquel país no pueden conservarse mucho tiempo y particularmente en Portobelo».

La segunda modificación a la concesión tenía que ver con el tonelaje del navío. Por el hecho de no haber salido dicho barco en los años 1713 a 1716, se permitió a la Compañía que pudiese repartir las 1.500 toneladas que le correspondían entre los siguientes diez años, por lo que el navío desde entonces y en los diez años siguientes podía transportar 650 toneladas, en lugar de las quinientas previstas por la concesión.

---

(13) Este tratado se encuentra impreso y se puede consultar en AGI, Indiferente General, leg. 2785.

A juicio de los expertos, el Asiento y tratados adicionales como éste ayudaron a reforzar la posición de Inglaterra, otorgando al comercio británico «una situación excepcional en el mar de las Antillas y los dos océanos» (14); o, como reconoce Palacios Preciados, «con un contrato así concebido, Inglaterra estaba segura de realizar un negocio lucrativo y lo que era más importante aún, servirse de éste para perforar por todos lados el monopolio comercial que, aunque teórico, mantenía España en las Indias Occidentales y de paso eliminar la competencia francesa» (15).

### ***The Royal Caroline*, último navío anual de permiso**

*Algunos aspectos económicos y políticos relacionados con el viaje y las cuentas del navío The Royal Caroline*

El 26 de marzo de 1732, por cédula real (16) dada en la ciudad de Sevilla, se reconoce el derecho que tiene la South Sea Company, de acuerdo con el tratado del Asiento y de la Declaración de 1716, de poder despachar un navío de 650 toneladas (17) con destino a la ciudad de Veracruz.

El navío que se despacharía sería *La Real Carolina*, y se requería que fuese arqueado en Londres, con asistencia del representante español en la Compañía y matemáticos nombrados por el monarca, requisitos necesarios para que el navío no fuese obligado en las Indias a un nuevo arqueo.

*La Real Carolina* era el séptimo barco anual de permiso —y sería el último— que obtenía ese privilegio, lo que en parte se explica si tenemos en cuenta que se habían producido dos interrupciones de varios años en el Asiento por sendas declaraciones de guerra, en 1718 y 1728, y muchas reticencias por parte de España a conceder el permiso de navegación a un barco al que continuamente se acusaba de cometer importantes fraudes y prácticas ilegales en el comercio.

Uno de los problemas fundamentales, desde la óptica española, en el desarrollo del Asiento era que, hasta 1732, se había descuidado en exceso el control de las operaciones de la Compañía; así, por ejemplo, ese control en Indias era ejercido por los propios oficiales reales, cuyas actuaciones, la mayoría de las veces, dejaban mucho que desear. El escaso control ejercido no permitía a la Real Hacienda española conocer cuál era la verdadera situación de ese comercio y, por tanto, cuál el estado de sus cuentas y la participación del monarca español en el negocio, ya fuese en los derechos de esclavos, ya en los beneficios del barco anual.

En 1732, en un intento de paliar esa situación, don José Patiño, ministro de Hacienda, Marina e Indias, tomó cartas en el asunto y nombró como represen-

---

(14) SCHELLES: p 567.

(15) PALACIO PRECIADOS: p 175.

(16) AGI, Indiferente General, leg. 2769, L 9.

(17) La Compañía seguía disfrutando de las 650 toneladas que se le concedieron en 1716 y que aún no había completado.

tante español de la Compañía en Londres a don Tomás Geraldino, lo que en principio fue interpretado por los ingleses como un deseo de Patiño de inaugurar una nueva era de entendimiento y paz comercial, dada la reconocida honestidad y talante negociador de Geraldino (18). Lo que no podían sospechar los ingleses era que Geraldino llegaba a Londres perfectamente informado y con instrucciones (19) precisas, con la pretensión de ejercer un riguroso control de las actividades de la Compañía y, muy especialmente, de prevenir el contrabando del barco anual.

Además, para ejercer un control más estrecho sobre sus actividades se nombraron factores españoles (20) en cada puerto donde la Compañía ejercía el comercio: La Habana, Veracruz, Campeche, Caracas, Cartagena, Panamá y Portobelo y Buenos Aires, con responsabilidades similares a las de Geraldino, a quien debían mantener informado en todo momento. Estos nombramientos, en opinión de los ingleses, eran una clara violación del artículo 28 del Asiento, el cual, además de reconocer la participación del monarca español en el negocio de la venta de esclavos, establecía el derecho que tenía para nombrar «dos directores o factores, que debían residir en Londres, otros dos en Indias y uno en Cádiz», artículo en el que se reconocía, además, cuáles eran sus principales funciones:

«Para que de su parte intervengan con los de su Magestad Británica y demás interesados en todas las direcciones, compras y cuentas de este asiento; a los cuales ha de dar su Magestad Católica las instrucciones convenientes, a fin de que deban observar y con especialidad a los dos de Indias, para evitar todos los embarazos y controversias que puedan ocasionarle» (21).

Efectivamente, el tratado sólo preveía dos factores españoles en Indias y no siete, lo cual, evidentemente, representaba un obstáculo importante para ejercer el contrabando al que estaban acostumbrados los ingleses, con la connivencia, generalmente, de los propios oficiales reales españoles. A lo que se debe añadir el hecho de que ese control facilitaría la elaboración de unas cuentas más completas de sus negocios con vistas a reconocer la verdadera participación del monarca español, cuestión que la Compañía no tenía ningún interés en que se conociese.

De las instrucciones dadas a Geraldino entresacamos algunos puntos, dedicados especialmente al control del navío anual de permiso:

- El arqueo debía realizarlo acompañado de personas de inteligencia y de la mayor confianza, para que sus medidas no excediesen de las 650 toneladas que se concedían.

---

(18) DONOSO ANES: 2000, p. 38.

(19) AGI, Indiferente General, leg. 2785.

(20) El nombramiento de estos factores lo encontramos en AGI, Indiferente General, leg. 2851, y las instrucciones que se les dieron, en Indiferente General, leg. 2785.

(21) AGI, Indiferente General, leg. 2769, L. 8.



- Era importante conocer, si el navío era nuevo, cuál había sido su coste y el importe de sus aparejos, pertrechos y víveres, para calcular el total de su coste hasta ponerlo a la vela; si ya había servido a la Compañía, cuál había sido el coste de su carena y demás reparos y el importe de las municiones, víveres y demás. Si fuese fletado para alguno de los viajes, debía enterarse de las reglas del contrato y de la cantidad que de contado hubiesen entregado.
- Se le recuerda que por el artículo 28 del Asiento debía intervenir «con los directores ingleses y demás interesados en todas las direcciones, compras y cuentas del Asiento», informándose de si los precios de las mercancías que comprasen para embarcar eran ciertos y razonables.
- Se le insiste en que el permiso era sólo para géneros, mercaderías y manufacturas que fueran del reino de la Gran Bretaña, para lo que se apelaba al capítulo VII del «Tratado de Comercio de Utrecht», debiendo impugnar los géneros que no tuviesen esa procedencia.
- Debía controlar, cuidadosamente, el embarque de todos los géneros y mercaderías, debiendo coincidir con los recogidos en la factura original, factura que debía ser enviada tanto a las Indias como a España.
- En relación con los gastos por intereses, se le recuerda que el monarca español se había comprometido a pagar un 8 por 100 sobre el capital que le habían adelantado los asentistas; pero de ninguna manera debían cargarle otros intereses por dinero tomado a préstamo por la Compañía. La instrucción en este sentido era: «... cualquier partida que se hallare cargada con título de intereses de dinero que hubiesen tomado, se deberá excluir por deberlo subsanar las otras tres cuartas partes, aplicándose sin esta carga los útiles y ganancias que correspondiesen a mi cuarta parte».
- Las cuentas del navío de permiso debía solicitarlas, separadamente, para cada uno de dichos barcos y con los instrumentos y justificaciones siguientes:
  - Factura original de la carga, con el coste y costas del bajel desde su despacho y salida de Inglaterra hasta su vuelta, viendo si los precios de la carga eran los regulares, así como los costos y gastos ocasionados por el barco.
  - La cuenta del producto y beneficio en Indias de los efectos incluidos en la factura, comprobando si los géneros y efectos que se daban por vendidos componían el total de los que se anotaban y cargaban en la factura original.

En Veracruz, destino de *La Real Carolina*, se había nombrado como factor, en representación del monarca español en la South Sea Company, a don Juan de Ávila (22), y el 21 de julio de 1732 se le hacían llegar sus instruccio-

---

(22) Ávila, como tendremos ocasión de demostrar, fue un hombre bastante diligente y responsable. Como muestra de ello tenemos la queja que dirigiría al rey el 15 de noviembre de 1733, relacionada con la falta de cuidado que ponían los ingleses en la elaboración de sus cuentas. AGI, Indiferente General, leg. 2789.

nes (23), en las que se le especificaba el modo de practicar su intervención en el navío de permiso, poniendo especial cuidado en el embarque de plata y frutos permitidos.

El navío *The Royal Caroline* salía del puerto de Londres en octubre de 1732 con destino a Veracruz, uniéndose en ruta a la flota española comandada por Rodrigo de Torres.

Geraldino, fiel a las instrucciones que había recibido de Patiño, permaneció muy atento a la carga del barco, poniendo algunas objeciones al embarque de ciertos géneros, por tratarse de manufacturas adquiridas fuera de Gran Bretaña. Los directores de la Compañía, en carta de 8 de agosto de 1732 dirigida a Geraldino (24), mostraban su extrañeza por las reticencias del español, ya que, según ellos, «el embarque de esas mercancías siempre se había practicado en otros navíos anuales, sin que se hubiese producido ninguna queja por parte española». Además, en el Asiento sólo se aludía al tonelaje del navío, sin que nada indicase el tipo de mercancía que debía transportar.

La objeción de Geraldino planteaba a la Compañía un problema económico importante, ya que las mercancías no podían ser devueltas sin que eso acarrease crecidas pérdidas, lo cual —como argumentaban los directores ingleses— afectaba al monarca español, dada su participación en la empresa. En consecuencia, la Compañía pide a Geraldino que considere estas circunstancias y las consulte con la corte, y ya estudiarían esta materia más adelante. Por esa vez se dispensó a la Compañía y el tema quedó zanjado, pero el factor español insistió en que se le suministrase una copia de la factura de la carga y que, en atención al artículo 28 del tratado, se diese cumplida cuenta a los representantes españoles en Indias de los precios a que se vendiese dicha carga.

El navío entraba en el puerto de la Veracruz el día 25 de diciembre de 1732. El 26 era visitado por el gobernador, los oficiales reales y el factor don Juan de Ávila (25), y toda su carga era trasladada a la Real Contaduría, ya que el viento impedía su inspección. De esa inspección, especialmente conflictiva, hubo un apartado bastante polémico relacionado con la carga correspondiente a la propia tripulación para pasar una internada de ocho a diez meses; a Ávila le parecía excesiva y sospechaba que sería utilizada para realizar contrabando. Finalmente, la intervención del virrey resolvió la cuestión a favor de los ingleses.

Ávila seguirá interviniendo, como veremos más adelante, en los gastos y cuentas dadas por los sobrecargos del barco, los cuales continuaron expresando su desagrado ante la intervención del factor español (26).

---

(23) AGI, Indiferente General, leg. 2786.

(24) *Ibidem*.

(25) *Ibidem*, «Sobre el defecto que se notó en la visita del navío la Real Carolina por los oficiales reales de la Veracruz, de que resultaron las prevenciones que se le hicieron al virrey».

(26) *Ibidem*.

El día 17 de noviembre de 1733 salía de la Veracruz, rumbo a Londres, el navío *The Royal Carolina*. El barco, que había zarpado de Inglaterra cargado de mercaderías tales como lanas, lencerías, seda, clavos, hierro, pimienta, etc., volvía con plata, grana y añil.

El 14 de enero de 1734 Geraldino informaba a Patiño de la llegada al puerto de Dover, el 6 de enero, del navío *La Real Carolina* (27) y de su entrada en el puerto de Londres el día 9. El representante español mostraba su extrañeza por no haber sido informado de la llegada del barco, y así se lo manifestó al subgobernador de la Compañía. También mostró sus quejas en una junta de directores que se celebró el día 13, en la cual incluyó el hecho de que los sobrecargos no le hubiesen facilitado los documentos que debían traer para él y para la dirección; documentos que, en esa misma reunión, le facilitó el capitán del barco, con la excusa de que «había dado recibo de ellos en la Veracruz con la expresión de entregarlos en mano propia», y el retraso en su entrega lo justificaba por el hecho de que los días de llegada del barco habían sido festivos.

Geraldino sospechaba del verdadero propósito de los ingleses; en su opinión, el motivo principal de tanto recelo era ocultar, por un lado, parte de la carga del navío que podía pertenecer a particulares y, por otro, la plata que venía de contrabando. Sobre este último punto había sido puesto sobre aviso por Ávila de un intento de contrabando llevado a cabo por la tripulación, y de cómo había descubierto que «al tiempo de embarcar en este navío cincuenta y cinco barriles de carne salada para su provisión se encontraron en cinco de ellos otras tantas barras de plata que se comisaron e introdujeron en estas reales cajas y pesadas tuvieron quinientos diecinueve marcos» (28). Entiende Geraldino que esas introducciones ilegales de plata eran bien vistas por el gobierno inglés, que las mira como «un beneficio nacional, y teme que si concurre a embarazarlo se atraerá el odio del común, al que por máxima general en este reino, se procura no disgustar» (29).

El factor español en Londres había realizado algunas averiguaciones por su cuenta que confirmaban sus sospechas, como el hecho de que cuatro comerciantes de Londres habían despachado un barco que regresó cargado con cerca de 250.000 pesos (30). Sin embargo, a Geraldino le faltaban pruebas y por ello se lamentaba al ministro español: «por lo que queda sin efecto lo que mi cuidado ha podido practicar» (31). En adelante, prometía a Patiño, se centraría en el control del desembarco y venta de los retornos.

---

(27) AGI, Indiferente General, leg. 2790.

(28) *Ibidem*, leg. 2789.

(29) *Ibidem*, leg. 2790.

(30) En relación con el contrabando realizado por el navío *The Royal Caroline*, Sorsby (1975, p. 242) nos informa de que, de acuerdo con un miembro de la tripulación, tan pronto como los españoles dejaron el barco los toneles de provisiones fueron abiertos y la plata fue sacada para su almacenamiento en otra parte, reconociendo que vio descargar seis cofres de plata sobre un barco que esperaba y que él mismo ayudó a descargar aproximadamente otros 40 cofres.

(31) AGI, Indiferente General, leg. 2790.

Por su parte, Patiño, que tenía ya una información aproximada del beneficio de *La Real Carolina*, pretendía que la Compañía pagase con él parte de la deuda que tenía con el monarca español por los derechos de esclavos —concretamente, 40.000 libras esterlinas—, y así se lo hace saber a su factor en Londres, el cual informaba al ministro el 25 de marzo de 1734 (32) de la oposición de la Compañía a su propuesta. Los directores se excusaban alegando que no tenían liquidez y que el beneficio del viaje no se podía conocer hasta tanto no se vendieran los retornos (33).

Ciertamente, Geraldino recelaba, cada vez más, de las verdaderas intenciones de los ingleses: no pagar una libra al monarca español mientras no se devolviesen las cantidades represaliadas por los españoles en Indias durante las dos guerras habidas. Por ello aconseja a Patiño que lo más oportuno es esperar a la liquidación de la cuenta, tras la venta de los retornos, de manera que la dirección no pudiera invocar la excusa de la falta de dinero en caja. Dicha venta se realizó el 8 de mayo de 1734 y su resultado fue sorprendente para los españoles, ya que sólo se obtuvo beneficio de la venta del añil.

Vendidos los retornos y conocido su resultado, ya no quedaba sino pasar a la liquidación de la cuenta del viaje, cuenta que no se elaboró hasta finales de 1735, una vez que Patiño la solicitó oficialmente a la Compañía el 7 de agosto de ese año (34). Pero hay que reconocer que la persistencia y buen oficio de Geraldino serían la clave para que al fin la Compañía accediese a elaborar las cuentas del viaje y considerase algunas de las objeciones y reparos puestos por el representante español en Londres (35). En su carta dirigida a Patiño el 3 de noviembre de 1735 queda muy bien reflejado esto, y por ello pasamos a su transcripción:

«Muy Sr. Mío:

En 27 de octubre di cuenta del reparo que se había ofrecido en la Deputación de Cuentas de la Compañía del Asiento para ajustar la cuenta del viaje del navío *La Real Carolina* a la Veracruz el año pasado de 1732, y del expediente que pensaba proponer al Tribunal de Directores al día siguiente para que no se retardase su ajuste, lo que ejecuté y se convino la dirección acordando que la Deputación de Embarques examinase la cuenta del capitán y cargase su importe al viaje con la reserva que yo propuse, lo que ha ejecutado dicha Diputación hoy y mañana procuraré que en la Junta de Directores se refiera él todo a la Diputación de Cuentas para que forme la del viaje y la de separación de utilidades» (36).

(32) AGI, Indiferente General, leg. 2790.

(33) Otra de las excusas que ponían para no dar y liquidar la cuenta de *La Real Carolina* era que, por el tratado del Asiento, sólo habían de hacerlo cada cinco años, lo que significaba, según su propia interpretación del Asiento, que deberían hacerlo en 1736. AGI, Indiferente General, leg. 2851.

(34) AGI, Contaduría, leg. 266.

(35) En DONOSO ANES, R. (2001a) ya quedaba patente el importante papel que jugó Geraldino para el ajuste y liquidación de las cuentas de las factorías americanas relacionadas con el asiento de esclavos

(36) AGI, Contaduría, leg. 266.

El 28 de noviembre Patiño solicitaba a Geraldino que, sin más dilación, le hiciese llegar la cuenta del navío *La Real Carolina*. El 22 de diciembre éste le respondía que «se halla ya formada la cuenta y en estado que espero recibirla esta semana, cuando la remitiré a manos de V.E.»; sin embargo, reconoce la poca disposición que encuentra en la Compañía para pagar a la corona española su participación en los beneficios de esta empresa: «Y en cuanto al pago de las utilidades que dimanar de ella, continúa la dirección su oposición, y yo no omito diligencia para que den respuesta formal a la participación de dicho oficio que hizo a la dirección el duque de Newcastle de orden de este gobierno, de cuyas resultas daré cuenta; lo que servirá V.E. poner en la Real noticia» (37).

El 12 de enero de 1736 concluía Geraldino el envío de las cuentas del viaje del navío *La Real Carolina*, con separación de las utilidades que corresponden al monarca español. Son las cuentas que analizaremos en el epígrafe siguiente, junto con las que había enviado previamente desde Veracruz el factor español don Juan de Ávila.

A pesar de todo el esfuerzo realizado, la participación del monarca español en el beneficio de este barco nunca fue hecha efectiva por la South Sea Company. Su reivindicación fue una constante en todas las negociaciones ulteriores, hasta aquella que puso fin al Asiento, en octubre de 1750 (38).

Terminamos este epígrafe recordando que el navío *The Royal Caroline* fue el séptimo y último barco anual de permiso. Siete barcos en treinta y seis años parecen muy pocos; sin embargo, hay que tener en cuenta que, en ese período, habían tenido lugar tres guerras —la última con una duración de casi diez años (1739 - 1748)— y algunos permisos solicitados por la Compañía habían sido denegados (39) debido, principalmente, a las reticencias que el gobierno español tenía en relación con la legalidad del comercio que dicho barco realizaba.

A continuación, mediante el análisis de la documentación contable, bastante completa, del navío *La Real Carolina* podremos, al menos, descartar el hecho de que fuese la falta de rentabilidad de ese negocio una de las causas de que no navegasen más barcos en ese dilatado período.

---

(37) AGI, Contaduría, leg. 266.

(38) A pesar de que el propio subgobernador de la Compañía había solicitado su pago en una asamblea de accionistas el 28 de diciembre de 1736, y de que en otra asamblea, celebrada en julio de 1737, se aprobara un «plan para el acomodamiento de las diferencias», que condicionaba el pago a la restitución de las represalias. AGI, Panamá, leg. 364.

(39) En 1734 la Compañía había solicitado que se le permitiese enviar dos navíos de permiso de 650 toneladas: el *Princesa de Orange* (antiguo *La Real Carolina*) y el *Princesa Amelia*, uno para Cartagena y Portobelo, y el otro, para Veracruz (AGI, Indiferente General, leg. 2790). En 1736 insistían con el *Princesa de Orange* (AGI, Indiferente General, leg. 2785). Las típicas disputas sobre el pago de los derechos y la participación en el negocio, por un lado, y la restitución de las represalias, por otro, fueron los condicionantes principales para la no concesión de los permisos solicitados.

### **Determinación y análisis del resultado del viaje**

La determinación y el análisis de los resultados del viaje de *La Real Carolina* lo vamos a realizar en dos tiempos. Primero veremos una aproximación al cálculo del resultado que realizó el representante español de la Compañía en Veracruz, don Juan de Ávila, con la documentación poco clara e imprecisa que le suministraron los sobrecargos del navío, pero que serviría a Patiño para hacerse una idea de la posible participación del monarca español y comenzar a exigir su liquidación. La unidad de cuenta utilizada en estos documentos es el peso.

En segundo lugar analizaremos el cálculo del resultado tal como lo elaboró en Londres el contador de la South Sea Company —una vez obtenidos los resultados parciales de los retornos—, así como el reparto de los beneficios. Documentación que enviaría traducida Geraldino a Madrid y en cuyo análisis tendremos en cuenta, además, los reparos y alegaciones que, tanto en Madrid como el propio Geraldino en Londres, se pusieron a dichas cuentas. En este caso la unidad de cuenta utilizada es la libra esterlina.

#### *La carga del barco y su venta: una primera aproximación al resultado*

La carga del Real Carolina estaba compuesta por los siguientes grupos de géneros (40):

- lanas
- lencerías
- géneros de peso
- sedas
- otros géneros.

Todos ellos, con expresión de sus cantidades y valores, tanto en pesos como en libras esterlinas, pueden verse en la figura 1, donde podemos comprobar que su total alcanzó la cifra de

- libras: 214.017 libras, 2 chelines, 3 peniques
- pesos: 1.070.085 pesos, 4 reales, 6 granos.

Para hacer la cuenta de *La Real Carolina*, Ávila estableció la equivalencia de cinco pesos cada libra, cuando lo normal, como veremos más adelante, era de 4,4 pesos la libra (41). El documento de la figura 1 lo mandó realizar don Juan de Ávila sobre la base de la factura de la carga que le facilitaron los sobrecargos.

---

(40) AGI, Indiferente General, leg. 2789.

(41) La conversión de libras a pesos la podemos realizar teniendo en cuenta los siguientes cuadros de equivalencia:

Ávila se quejaba en su informe de la ínfima calidad de los géneros y de su precio excesivo. Sus palabras eran:

«Los géneros que condujo este navío han sido de la más inferior calidad que se han visto en este reino y los precios a que vienen cargados en su factura de que los sobrecargos me entregaron copia son tan excesivos que si fuesen comprados en Cádiz y muy electos no serían baratos» (42).

Sin embargo, resulta curioso comprobar cómo los precios de dicha factura no fueron cargados a la hora de realizar la liquidación final de las cuentas, en la que el coste de la carga, como veremos, aparece por un total de £ 180.814/13/7.

La carga fue vendida por completo a dos comerciantes españoles: don Manuel de la Canal y don Juan Bautista de Velaurzaran, por un montante total de 1.554.570 pesos, 71/2 reales (£ 349.778/9/12).

De regreso, *La Real Carolina*, de acuerdo con el mapa de caudales que preparó el factor español (ver figura 2) (43), llevaba: moneda doble, plata en pasta, grana y tinta añil, cuyo valor sumaba un total de 1.447.218 pesos, 3 reales, 9 granos. La diferencia de 107.352 pesos, 3 reales, 9 granos con la venta de la carga se rebajó por «los gastos que los sobrecargos dieron por gastados». Además, llevaban registrados 19.598 pesos, 1 real, 9 granos, para pagar parte de las 5.000 libras que a su salida de Londres le suplió la Compañía con consentimiento de don Tomás Geraldino para la compra de «vastimentos (*sic*) y bebidas de su gasto durante la invernada», cantidad que habían ahorrado y debían restituir a la Compañía.

En las cuentas de gastos que dieron los sobrecargos, Ávila observa diferentes partidas gastadas sin haber sido informado y, por tanto, sin su consentimiento. Además, cuando solicitó la cuenta original, respondieron que sólo llevaban borradores en los que diariamente apuntaban los gastos, sin justificación alguna. Así, como reconoce Ávila, y no le faltaba razón: «Debo asegurar a V.M. que en muchas de ellas si me las hubiesen comunicado, hubiera el conocimiento que tengo facilitado ahorros no despreciables» (44).

peso	real	grano
1	8	96
	1	12

libra	chelín	penique
1	20	240
	1	12

Así:

£ 214.017 x 5 = 1.070.085 pesos.

ch 2/20 x 5 x 8 = 0.5 x 8 = 4 reales.

p 3/240 x 5 x 96 = 6 granos.

(42) AGI, Indiferente General, leg. 2789. Informe de don Juan de Ávila, 15 de noviembre de 1733.

(43) *Ibidem*.

(44) *Ibidem*.

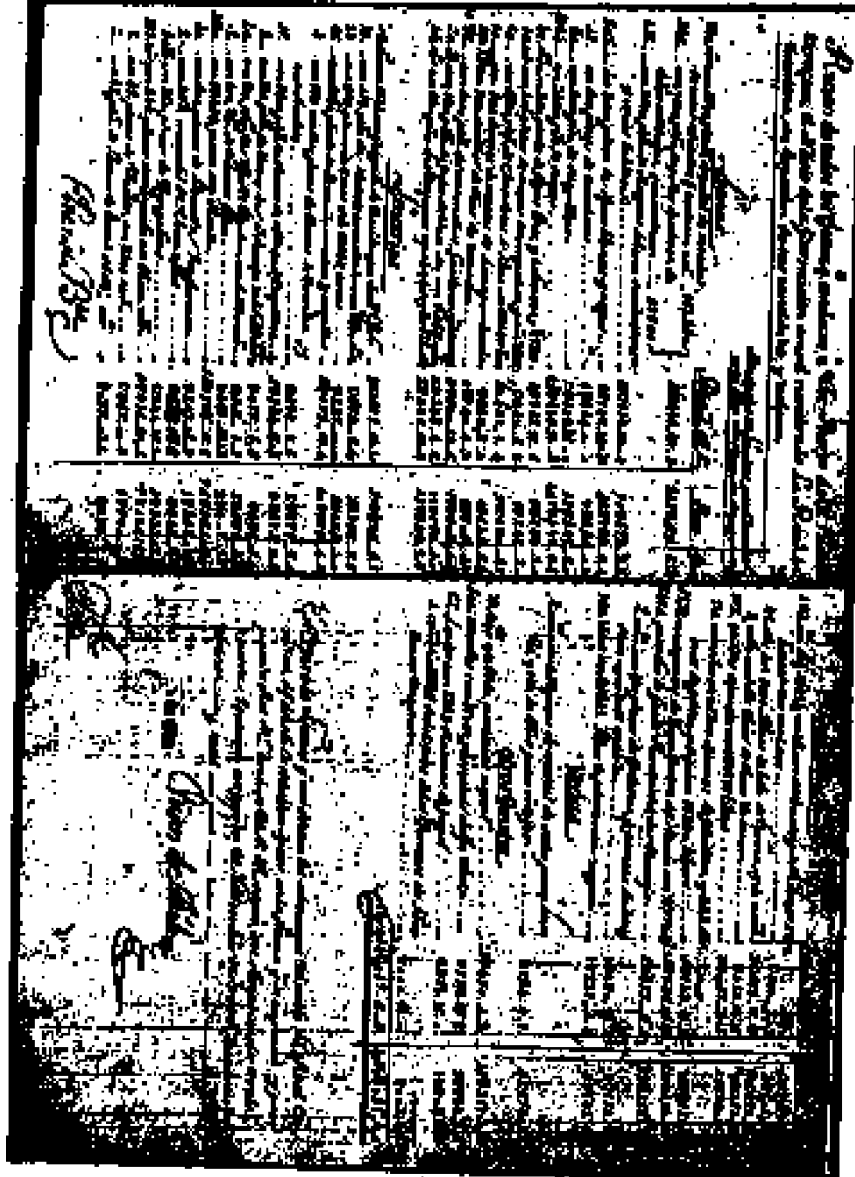


Figura 1. La carga de *La Real Carolina* (Indiferente General, leg. 2789).



Mapa de los Caudales y Efectos q conduce para Londres el Navio La Real Carolina.		Plaza en Paris y mandos de ella.	Grana.	Dinta Anil.	Contrayatura.
De Inducidos de cuenta.	7570404,688.	200.000	22.100	22.100	22.100
Para el Real de la Compañia.	330558,182.				
Algunos de Inducidos.	440834,386.				
Total.	7940834,386.				
Nueva Compañia de Inducidos de 1753.					
Juan de Arburgo					

Figura 2. Mapa de caudales y efectos que conduce para Londres el navio La Real Carolina (Indiferente General, leg. 2789).

Siguiendo las instrucciones de Patiño, Juan de Ávila formó las cuentas del viaje del navío basándose en las informaciones que le facilitaron los sobrecargos de *La Real Carolina* y que se encuentran recopiladas en los siguientes documentos:

1. La factura de la carga: razón de todos los efectos que condujo a este puerto de la Nueva Veracruz el navío de permiso anual nombrado *La Real Carolina*, con expresión de sus cantidades y valores (ver figura 1).
2. Retornos: mapa de caudales y efectos que conduce para Londres el navío *La Real Carolina* (ver figura 2).
3. Cuenta corriente con la Real Compañía del Mar del Sur (en forma de T de mayor) (ver figura 3).
4. Extracto del libro de gastos de las mercancías recibidas a bordo de *La Real Carolina* y cargadas en el debe de la cuenta corriente con la Real Compañía (ver figura 4).

Sin duda, de estas cuentas, la que presenta un mayor interés es la que corresponde a la «cuenta corriente con la Real Compañía del Mar del Sur», cuya transcripción podemos ver en la figura 5, cuenta que elaboraron los sobrecargos del barco, Spencer, Burrow y Mead, y que entregaron a don Juan de Ávila el día 8 de noviembre de 1733.

El interés principal de esta cuenta reside en su riqueza informativa, ya que en su haber encontramos a quién se vendió la mercancía y el total de esa venta, y en el debe, aparte de los gastos de esas mercancías, se halla toda la información referente a los productos adquiridos, cantidad y coste. La cuenta aparece con saldo igual a cero, ya que se trata de un reflejo de los fondos obtenidos y su aplicación.

Los gastos recogidos en esta cuenta, muy variados, son los que se reflejan en el documento de la figura 4, cuyo total ascendió a 92.000 pesos, 4 reales y donde se incluyen gastos tales como:

- Por el transporte de los géneros que se necesitaron,  
1.039 carretadas a 3 reales cada una ..... 389 pesos 5 reales
- Pagado a los negros que realizaron el transporte ..... 424 pesos 1/2 real
- Por fletes ..... 31.750 pesos 1 real
- Por regalos al alcalde mayor ..... 200 pesos
- Por el derecho a la muralla a la salida de esta  
ciudad de 3.359 cargas a un real cada una ..... 419 pesos 7 reales
- Gastos de reparación en la casa factoría ..... 329 pesos 6 reales
- Pagado a los indios por su trabajo en las  
bodegas ..... 185 pesos 3 1/2 reales
- Por regalos a varios para servicio de la Real  
Compañía ..... 7.076 pesos 5 reales
- Por aguardiente romo comprado para los negros,  
marineros y otros que asistieron en las bodegas ..... 492 pesos

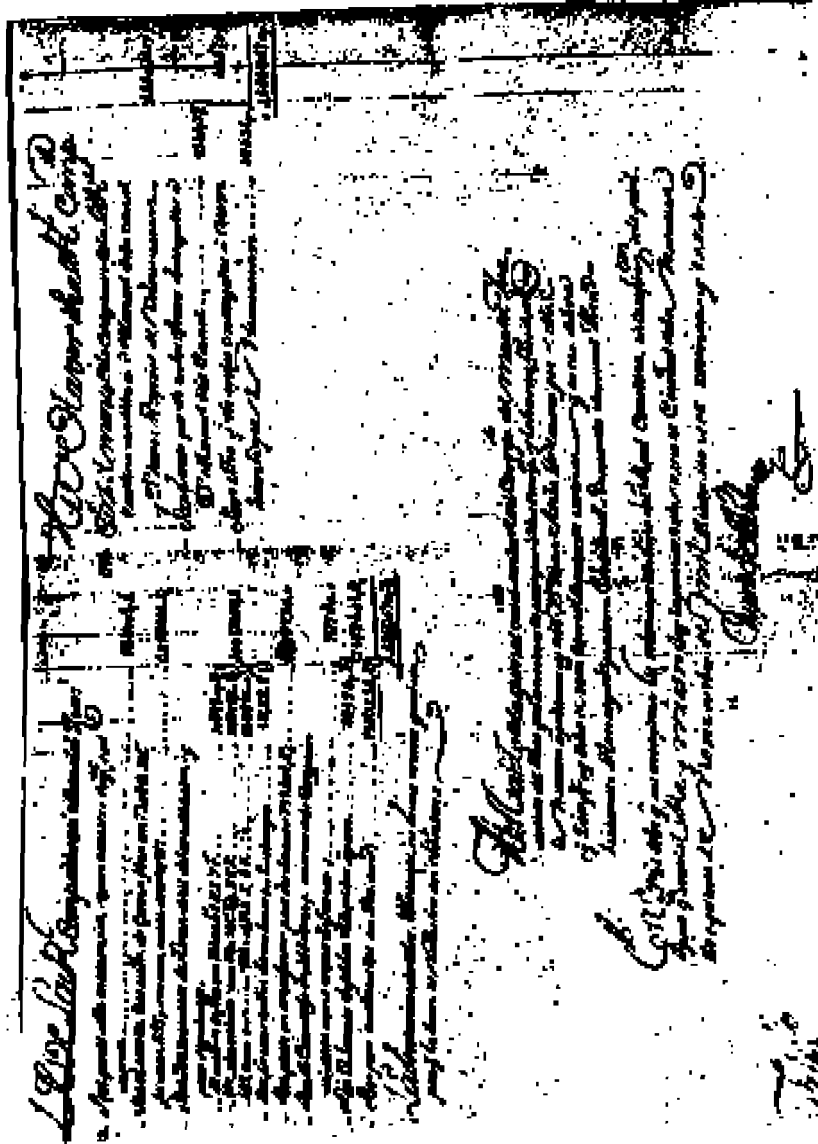


Figura 3. Cuenta comiente con la Real Compañía del Mar del Sur (Indiferente General, leg. 2789).

*Libro del Libro de gastos de las mercancías recibidas a bordo de la Real Carolina, y cargadas a el Debe de la Real Compañía del mar del Sur, en su quenta corriente,*

- Pagados en r. con mil quinientos y sesenta y tres reales en su cuenta corriente con los gastos de la Compañía de Indiferente, a 3 r. cada real . . . . .		0380, 8
- Por pagados a los regios y . . . . .		0424, 0
- Por los fletes a Malaga, pagados a la Compañía de Fletes . . . . .	35.220, 6	3107, 50, 8
- Por los fletes en quenta a el D. N. R. . . . .	6.480, 3	
- Por los gastos del camino de Malaga, y a la Península . . . . .		2024, 4, 8
- Por pagados a Indios, para la conducción de la Bodega, de 4720 fanegas, a 6 r. cada 10 fanegas . . . . .	88, 4	
- Por diez por a Indios, para conducir el otro r. de fanegas, a 4 r. cada 10 de ellos . . . . .	50, 0	
- Por el uso de Indios, para el traslado de . . . . . para, y para la Carabela, y para de la casa de . . . . . D. Manuel de la Cruz . . . . .	51, 4	0122, 0
- Por el alquiler de la casa en Malaga . . . . .		20100, 0
- Por el alquiler de la casa . . . . .	200, 0	
- Por el alquiler de la casa, y sus salidas por quedar la casa y para las el tiempo que . . . . . estuviera allí . . . . .	200, 0	
- El al recibidos, para los saldos, y cambio de los . . . . . costes por mercaderías a la . . . . .	36, 0	0436, 0
- Por el alquiler de la casa, y otros necesarios . . . . . para la comodidad de la casa, y Bodega . . . . . comp. de varios caseros, limpiadores, . . . . . la ropa, y otros gastos menudos . . . . .		0420, 3
- Por el alquiler de la casa, a la salida de la . . . . . Ciudad, de 2350, cargas, a un real cada una . . . . .		0412, 7
- Por costo de los cordeles nuevos para la . . . . . para el . . . . . y el . . . . . para los . . . . . y . . . . .		

Figura 4. Extracto del libro de gastos de las mercancías recibidas a bordo de *La Real Carolina* y cargadas en el debe de la cuenta corriente con la Real Compañía (Indiferente General, leg. 2789).

<b>CUENTA CORRIENTE CON LA REAL COMPAÑÍA DEL MAR DEL SUR</b>	
<b>Debe</b>	<b>Haber</b>
1733 Gastos sobre ..... 92.008 p. 4 r. Coste de 900 zurrone s de grana ..... 63.5691 p. 11/4 r.	1732 total de la carga vendida..... 1.550.000 p.
Coste de 700 zurrone s de tinta añil..... 100.999 p. 4 r. (incluido su coste hasta el embarque).. .....	Por exceso que recibe don Manuel de la Canal .... 145 p. 7 1/2 r.
Por gastos de encajonar la plata..... 720 p.	Por exceso que recibe don Juan Bautista Valaurazan .....4.425 p.
Por el corretaje de 1.550.000 pesos que montó la cargazón ..... 7.750 p.	<b>TOTAL .....1.554.570 p. 7 1/2 r.</b>
Por 12 barras de plata reducidas a pesos ..... 4.175 p. 2 r.	
Por pesos embarcados en 240 cajone s ..... 713.226 p. 4 1/4 r.	
<b>TOTAL ..... 1.554.570 p. 7 1/2 r.</b>	

RAFAEL DONOSO ANES

- Pagado al doctor por servicios varios ..... 2.500 pesos
- Por el mantenimiento de la casa a razón de 1.500 pesos cada mes ..... 16.000 pesos
- Por gastos extraordinarios a razón de 500 pesos cada mes ..... 5.333 pesos 2 1/2 reales
- Pagado al capitán Mead para el uso del navío ..... 17.000 pesos

Así, de acuerdo con los datos anteriores, la carga costó 1.070.085 pesos, 4 reales y 6 granos y se vendió por 1.554.570 pesos, 7 1/2 reales, lo que, si descontamos los gastos recogidos en la cuenta corriente, daría un beneficio de unos 384.000 pesos, aproximadamente unas 76.800 libras esterlinas, al tipo de cambio utilizado por Ávila (1 libra = 5 pesos). Estaríamos hablando aquí de un beneficio en la venta de la carga, pero no del beneficio del viaje, ya que todavía quedaba el retorno de los adquiridos y su venta en Inglaterra, cuestión que pasaremos a analizar en el epígrafe siguiente.

*Resultado de los retornos, determinación del beneficio del viaje y participación del monarca español y la compañía*

El 28 de diciembre de 1735 Geraldino enviaba desde Londres las cuentas correspondientes al navío *La Real Carolina*, ya traducidas al castellano, pero utilizando como moneda de cuenta la libra esterlina (45). En dichas cuentas se determinaba la utilidad que correspondía al monarca español y, en cuentas aparte, se informaba tanto de los gastos y aprestos del navío como de la venta y resultado de sus retornos.

Geraldino reconocía cómo se había tenido que aplicar para entender esas cuentas que, no obstante, aparecían más claras y precisas que las de navíos anteriores. Informaba, igualmente, de cómo había conseguido que la Compañía le aceptase una disminución de los gastos que presentaban los sobrecargos, concretamente cuatro partidas, sin justificar su desembolso, por un total de 12.148 pesos, 3 1/2 reales. Mientras que otra partida, por un total de 6.707 pesos, que habían cargado en su cuenta bajo el epígrafe de «regalos hechos a su arribo (*sic*)», no pudo conseguir que los directores de la Compañía, a pesar de sus quejas, la diesen de baja y, en consecuencia, la consideraron legítima (46).

---

(45) AGI, Contaduría, leg. 266. La equivalencia en la conversión de moneda que se utiliza ahora no es la de 5 pesos la libra, sino de 4,4 pesos o, lo que es lo mismo, 54 peniques 4/6 el peso.

(46) Efectivamente en AGI, Indiferente General, leg. 2790, encontramos un documento titulado: «Minuta de la Corte de Directores relacionada con las cuentas de los sobrecargos del Real Carolina que habían sido excluidos por la Diputación de Cuentas». En el que los directores van discutiendo una a una esas cuentas y decidiendo, oídas las alegaciones de Geraldino, si la hacían buena o no. El ajuste de las cuentas termina con la orden del secretario de la Corte de Directores de que: «se remita a la Diputación de cuentas el pronto ajuste y liquidación de las cuentas de los sobrecargos del navío *La Real Carolina* por cálculo según los precios de la grana y añil que se ha vendido de la carga de dicho navío».

Exmo. Sr.  
D. Senor

Muy Señor mio: Paso á manos de V. E. la 9ta. de utilidades del Buque la D. Carolina que por cuenta de la Compañía del Asiento hizo viaje á Veracruz en el año pasado de 1782, desde Veracruz á la D. Hacienda por su quarta parte y 5 por ciento del neto procedido de las Días Aves 27896 L. 12. Millones y 3 peniques, Y habiendo recibido su cuenta con las demas individuales comprobatorias de sus partidas, solo he tenido tiempo de traducirla para lograr esta D. cación para su remisión, como lo observaré con las demas que le corresponden sin pérdida de tiempo, Lo qual se servirá V. E. poner en la Real noticia =

Dios S. á V. E. los m. a. que deseo y le merezca Londres Dize. 28 de 1785

Exmo. Sr.

Blas de N. Sumas  
Agente de la Compañía  
Tomás de S. S.

Joseph Patino

Figura 6. Carta de Geraldino a Patiño, donde le informa del beneficio obtenido por la Real Hacienda por su participación en el viaje de La Real Carolina (Contaduría, leg. 266).

De acuerdo con los cálculos realizados, el beneficio de la Real Hacienda, por su cuarta parte más el 5 por 100 del neto procedente de las otras tres (en total, un 28,75 por 100) (47), ascendía a £ 27.896/12/31, y así se lo comunicaba Geraldino a Patiño en su correspondencia de 28 de diciembre de 1735 (ver figura 6). El proceso de representación contable del viaje del navío *La Real Carolina* está integrado por siete cuentas y dos subprocesos.

El primer subproceso, formado por cinco cuentas, representa el cálculo del resultado de la empresa, una vez que se han determinado los resultados obtenidos por la venta de los retornos. Las cinco cuentas que intervienen son:

- cuenta del viaje a la Veracruz por el navío *La Real Carolina*. Capitán, don Samuel Mead, año 1732;
- los sobrecargos del navío *La Real Carolina*;
- grana por el navío *La Real Carolina*;
- añil por el navío *La Real Carolina*;
- oro y plata por el navío *La Real Carolina*.

La primera cuenta es la encargada de reflejar el resultado del viaje, y a ella se traslada el saldo de las tres que representan el resultado de los retornos: grana, añil y oro y plata, así como los ingresos y gastos recogidos en la cuenta de los sobrecargos. Esta última cuenta, además, refleja costes relacionados con los retornos, siendo al final su saldo cero. Este subproceso queda completamente cerrado, tal como puede verse en la figura 10 (en la figura 9 puede contemplarse una fotocopia del documento original).

De esta forma, la cuenta del «viaje a la Veracruz del navío *La Real Carolina*» es una cuenta de resultado general, cargada por conceptos de gastos y resultados negativos parciales, y abonada por conceptos de ingresos, correcciones de gastos y resultados positivos parciales. En concreto, en este caso, presenta los siguientes motivos de cargo y abono:

Figura 7. Viaje a la Veracruz del navío *La Real Carolina* (1732)

Debe	Haber
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coste de la carga según factura.</li> <li>• Apresto del navío.</li> <li>• Soldadas de marineros y otros gastos al tornovaje.</li> <li>• Por gastos y desembolsos de los sobrecargos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importe de la venta de la cargazón.</li> <li>• Por el navío y su aparejo.</li> <li>• Por varias partidas desprobadas.</li> <li>• Por el saldo de la cuenta de la grana (acredor).</li> </ul>

(47) Recordemos que esa era la condición de participación de Felipe V establecida en el asiento.



EL BARCO ANUAL DE PERMISO DEL ASIENTO DE ESCLAVOS CON INGLATERRA...

- Por el saldo de la cuenta del añil (deudor).
- Por el saldo de la cuenta de oro y plata (deudor).
- Por ganancia en esta cuenta antes de intereses (acreedor).

El viaje de *La Real Carolina* obtuvo un resultado global positivo por un total de £ 125.834/18/6, una vez que se añadieron los resultados negativos del añil y el oro y plata, y el positivo de la grana. Pero estudiemos con un mayor detalle estos resultados, comenzando por una representación analítica de los mismos, que presentamos en la figura 8.

Figura 8. Cuenta de resultados del viaje de *La Real Carolina* (\*).

	£	Ch.	Pen.
Ingresos por ventas de la carga .....	349.778	9	2
Por el navío y sus aparejos .....	3.500	—	—
Por varias partidas de gastos desaprobadas .....		2.733	8
Coste según factura de la carga .....	(180.814)	(13)	(7)
Coste del navío y aprestos .....	(11.765)	—	(10 1/2)
Soldadas de marineros y otros gastos al tornaviaje .....	(5.756)	(10)	(9 1/2)
Gastos y desembolsos de los sobrecargos .....			
Saldo acreedor de la grana .....	4.796	11	4
Saldo deudor del añil .....	(2.241)	(5)	(10)
Saldo deudor del oro y plata .....	(9.764)	(13)	(3)
Resultado del viaje	125.834	18	6

(\*) Los números entre paréntesis indican que van restando.

La cuenta de los sobrecargos es la que refleja en qué fueron invertidos los fondos obtenidos con la venta de la carga; así, las £ 349.778/9/2 obtenidas fueron aplicadas de la manera que puede verse en la figura 11. Por su parte, las cuentas individuales de los retornos (grana, añil y plata) reflejan el resultado obtenido por su venta en Inglaterra que, en términos globales, es negativo (su representación analítica puede verse en las figuras 12, 13 y 14).

The image shows a page from a handwritten ledger, likely from the 18th or 19th century. The page is filled with dense, cursive handwriting in a grid structure. The grid consists of multiple vertical columns and horizontal rows. The handwriting is dark and somewhat obscured by the high contrast, but some words and numbers are visible. The overall appearance is that of an old, handwritten account book or ledger.

Figura 9. Cuentas del subproceso de cálculo del resultado (AGI, Contaduría, leg. 266).

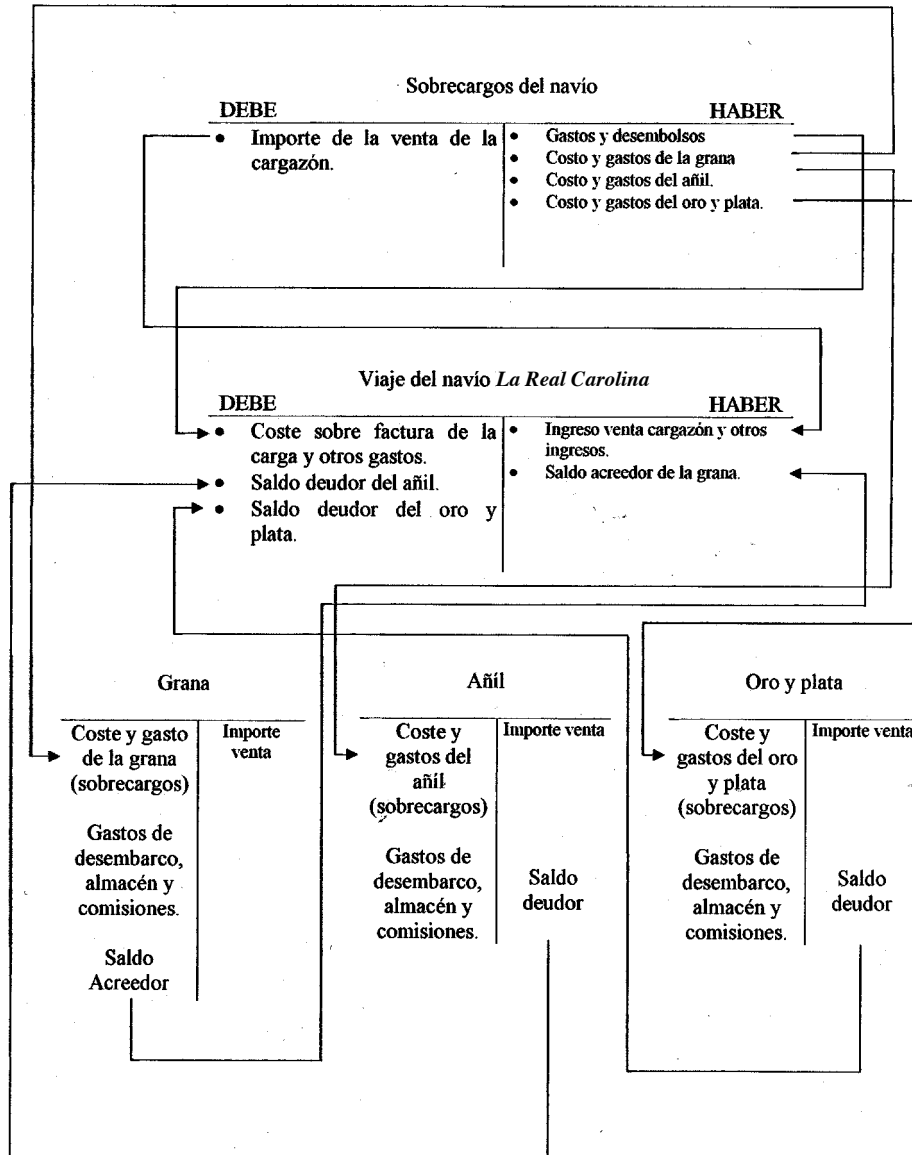


Figura 10. Representación gráfica del subproceso de cálculo del resultado.

Figura 11. **Cuenta de los sobrecargos**

	£	Ch.	Pen.
Importe de la venta de la cargazón.....	349.778	9	2
Sus gastos y desembolsos .....	(24.631)	(5)	(8)
Por el coste de los 900 zurrones de grana .....	(143.109)	(18)	(8)
Por el coste de 700 zurrones de añil .....	(22.724)	(17)	(9)
Por el coste de 240 cajones de oro y plata .....	(159.312)	(7)	(1)
<b>Saldo de la cuenta</b>		<b>0</b>	

Figura 12. **Resultados de la grana**

	£	Ch.	Pen.
Venta de la grana .....	157.803	12	10
Coste y gasto de los 900 zurrones de grana .....	(143.109)	(18)	(8)
Gastos de desembarco y almacén .....	(528)	(11)	—
Por comisiones .....	(9.368)	(11)	(10)
<b>Resultado</b>	<b>4.796</b>	<b>11</b>	<b>4</b>

Figura 13. **Resultado del año**

	£	Ch.	Pen.
Venta del año .....	21.856	7	11
Coste y gasto de los 700 zurrones de añil .....	(22.724)	(17)	(9)
Gastos de desembarco y almacén .....	(86)	—	—
Por comisiones .....	(1.286)	(1)	(10)
<b>Resultado</b>	<b>(2.241)</b>	<b>(5)</b>	<b>(10)</b>

Figura 14. **Resultado del oro y la plata**

	£	Ch.	Pen.
Venta del oro y plata .....	159.250	4	8
Coste y gasto de los 240 cajones .....	(159.312)	(7)	(1)
Corretaje y comisiones .....	(9.972)	(10)	(10)
<b>Resultado</b>	<b>(9.764)</b>	<b>(13)</b>	<b>(3)</b>

Como hemos podido comprobar, a pesar de la pérdida en la venta de los retornos, el viaje de *La Real Carolina* consiguió un beneficio nada despreciable para la South Sea Company, que hace que la rentabilidad obtenida por este negocio concreto, antes de descontar intereses, se elevase por encima del 50 por 100. Veamos su cálculo, cifrando la inversión realizada por el viaje en £ 222.967/10/11, que representa la suma de

	£	Ch.	Pen.
El coste de la carga .....	180.814	13	7
Valor y apresto del navío .....	11.765	—	10 1/2
Soldadas de marineros y otros de tornaviaje .....	5.756	10	9 1/2
Gastos de desembolsos de los sobrecargos .....	24.631	5	8
<b>Total invertido</b>	<b>222.967</b>	<b>5</b>	<b>8</b>

Podríamos determinar la rentabilidad del viaje, que estaría por encima del 56 por 100:

$$t_r = \frac{125.835}{222.965,5} = 0,5643$$

El segundo subproceso representa el cálculo de la participación, tanto del monarca español como de la propia South Sea Company. En él intervienen las cuentas que representan dicha participación, junto con la cuenta ya mencionada del viaje (ver figura 15):

- El rey de España, por su cuarta parte de ganancia en el viaje.
- La Compañía del Mar del Sur, por sus 3/4 partes de ganancia en el viaje.

El reparto del beneficio, calculado anteriormente, se llevó a cabo de la siguiente forma:

	£	Ch.	Pen.
Beneficio neto .....	125.834	18	6
Cuarta parte del rey de España .....	31.458	14	7 1/2
Tres cuartas partes de la Compañía del Mar del Sur .....	94.376	3	10 1/2

A la cuarta parte del rey de España habría que añadirle, de acuerdo con el asiento, «un 5 por 100 de la líquida ganancia de las otras tres partes». Pero todavía faltaba una operación para calcular lo que podríamos llamar el beneficio líquido, el cual se encontraba recogido en el Asiento, en su artículo 28, y se derivaba de la deuda que Felipe V tenía con los asentistas al haber éstos adelantado la participación del monarca español. Por ese hecho, el rey aceptó pagar «un 8 por 100 de interés en la cuenta que dieren». El interés aquí fue calculado aplicándolo sobre la inversión original, es decir, sobre la suma del importe de la carga y el valor y despacho del navío:

	£	Ch.	Pen.
Inversión original .....	192.579	14	5 1/2
Importe de la carga .....	180.814	13	7
Valor del navío y despacho .....	11.765	—	10 1/2

Los cálculos se hicieron considerando la participación del monarca español (0,25 x 0,08) y teniendo en cuenta la duración del viaje, que fue de dos años; de esta manera, al beneficio neto del rey se le cargaron esos intereses. Intereses que también fueron considerados en la participación de la propia Compañía —lo cual supone un coste de capital propio—, como veremos a continuación, con la única diferencia de que a ésta sólo se le cargó un 4 por 100 (0,04 x 0,75); y como el citado 5 por 100 de participación extra del monarca español se decía que debía calcularse sobre el «beneficio líquido de las otras tres partes», se calculó sobre la participación de la Compañía una vez descontado ese 4 por 100 de interés, con lo que, evidentemente, la polémica estaba servida. Pero veamos cómo se realizaron los cálculos de las mencionadas participaciones:

#### Participación del rey de España

	£	Ch.	Pen.
Beneficio neto .....	31.458	14	7 1/2

EL BARCO ANUAL DE PERMISO DEL ASIEN TO DE ESCLAVOS CON INGLATERRA...

+ 5 por 100 de la ganancia de la compañía .....	4.141	1	4 1/2
- 8 por 100 de intereses (*) .....	(7.703)	(3)	(9)
	<hr/>		
Beneficio líquido	27.896	12	3

(\*) [(0,08 x 0,25) x £ 192.579/14/5 1/2 ] x 2 = £ 7.703/3/9.

Participación de la Compañía

	£	Ch.	Pen.
Beneficio neto .....	94.376	3	10 1/2
- 4 por 100 de interés .....	(11.554)	(15)	(8)
Beneficio después del intereses (48) ....	82.821	8	2 1/2
- Participación del 5 por 100 del rey de España en la ganancia anterior.	(4.141)	(1)	(4 1/2)
	<hr/>		
Beneficio líquido	78. 680	6	10

(\*) [(0,04 x 0,75) x £192.579/14/5 1/2 ] x 2 = £ 11.554/15/8

Beneficio este último que, si lo comparamos con la inversión original considerada por la Compañía para el cálculo del interés, nos da una rentabilidad del 40,85 por 100:

$$t_r = \frac{78.680}{192.579} = 0,4085$$

Lo que sigue siendo una rentabilidad extraordinariamente alta si, además, tenemos en cuenta que los datos consignados son los que representan las cifras oficiales relativas al comercio legal realizado.

---

(48) Lo que en el Asiento se denomina «líquida ganancia de las otras tres partes».

The image shows a handwritten ledger or account book. It is organized into a grid with multiple columns and rows. The text is written in a cursive script. The top row contains the name 'Cristóbal de la Cruz' and other entries. Below this, there are several rows of text, some of which appear to be names of individuals, such as 'Diego de la Cruz'. The table has a header section and several data rows. The handwriting is dense and fills most of the grid cells. There are some diagonal lines in some of the cells, possibly indicating a specific calculation or a placeholder. The overall appearance is that of a historical financial record.

Figura 15. Cuentas del subproceso de cálculo de la participación en el beneficio (AGI, Contaduría, leg. 266).



EL BARCO ANUAL DE PERMISO DEL ASIEN TO DE ESCLAVOS CON INGLATERRA...

Desde España, una vez revisadas las cuentas, se le envió a Geraldino un informe sobre los reparos y consideraciones que se le hacían al cálculo de la ganancia correspondiente al rey (49). Entre éstos se encuentra la extrañeza por el poco rendimiento obtenido por la venta de los retornos que, como ya vimos, en global fue negativo. También se extraña el informe del excesivo gasto de los factores en Veracruz y Jalapa. Se solicita a Geraldino, asimismo, que analice bien el importe total de la carga en Londres, por si se hubiera engordado algún cargo. Las comisiones también ofrecen dudas, ya que, dependiendo de a quién se pagasen, pudiera ser que el rey tuviese interés en ellas por los gravámenes que se pudiesen imponer.

Pero lo más interesante de este informe es el ajuste que se pretende al beneficio líquido del monarca y que es del siguiente tenor:

	£	Ch.	Pen.
— Beneficio calculado teniendo en cuenta el 5% de las otras tres partes y deducido el interés de dos años ....	27.896	12	3
— <b>Desacuerdo</b> con haber cargado un 6 por 100 de comisiones sobre el producto del total de la plata, grana y añil vendido. Debiéndose impugnar esa partida y considerar por ella un 2 por 100, con lo que el ahorro de costes sería de £ 13.593/2, correspondiéndole a S.M. por su participación (28,75 por 100) .....	3.908	2	—
— <b>Desacuerdo</b> con el cargo de las £ 11554/15/8 de interés (4 por 100) sobre el capital de las 3/4 partes de los accionistas, ya que deben considerarse más bien como utilidades de ellos, por tanto se debe añadir a S.M. un 5 por 100 de esa cantidad ..	577	14	—
— <b>Desacuerdo</b> con que le carguen al rey £ 7.703/3/9 por el 8 por 100 de			

(49) Ese informe, sin fecha ni firma, lo encontramos en Indiferente General, leg. 2814, y su título es: «Copia del extracto que se le remitió a don Tomás Geraldino sobre las utilidades que dieron en la carga del bajel *La Real Carolina* que hizo viaje a la Veracruz el año de 1732, en que se recuerdan las demás posiciones en que perjudicaron a S.M.».

interés sobre su participación en la carga de £ 48.144/18 y por el tiempo de dos años de duración del viaje. Se debe impugnar considerando que se deben recuperar £ 1.604/9 por corresponder al tiempo de cinco meses que voluntariamente prolongaron el crédito, desde la llegada del Bajel a Inglaterra .....	1.604	9	—
Beneficio líquido del rey recalculado	33.986	17	3

A pesar del ajuste realizado, se le pedía a Geraldino que, para que no se produjese ningún atraso en la percepción de las £ 27.896/12/3 que calcularon los ingleses, podría solicitar el pago de esa cantidad, «sin perjuicio de los demás derechos y acciones que sobre el todo y parte de cada una de las expresadas cuentas haya que pedir y demandar». Como ya sabemos, Felipe V nunca cobraría esa participación en el beneficio del navío *La Real Carolina*.

### Conclusiones

El que hoy podamos conocer y analizar las cuentas del navío *La Real Carolina* es la consecuencia más directa que tenemos del control a que, a partir de 1732, se sometió a la Compañía por parte del gobierno español, destacando tres personalidades como protagonistas de ese control: una con un prestigio político y de estadista hoy reconocido: el ministro Patiño; y otras dos, Ávila en Indias y Geraldino en Londres, que supieron llevar a buen fin con gran eficacia y tenacidad las instrucciones recibidas. Siendo Geraldino, particularmente, el que jugó un papel más destacado por su insistencia en el ajuste y formación de las cuentas.

Por otro lado, gracias a que hemos manejado una documentación contable bastante completa para este caso particular, su análisis nos ha puesto de manifiesto, desde un punto de vista estrictamente contable, un alto grado de desarrollo, no sólo en lo que se refiere al proceso metodológico de representación, sino también en el aspecto conceptual, lo que comprobamos a la hora de la determinación del resultado y en las discusiones que se suscitan entre ambas partes en relación con alguna de sus partidas, como los gastos financieros o el coste del capital propio.

Finalmente, uno de los objetivos de este trabajo era poder demostrar que la concesión del barco anual de permiso pudo ser un negocio muy rentable para la South Sea Company. Efectivamente, esa rentabilidad, en lo que se refiere al navío *The Royal Caroline*, queda demostrado que fue extraordinariamente elevada; de ahí el interés de la Compañía para obtener nuevos permisos por parte del gobierno español. Lo cual, sin embargo, no conseguiría ya que, por

un lado, nunca llegaron a pagar la participación del monarca español en el mencionado barco y, por otro, las sospechas de contrabando de esos navíos era algo que los españoles venían denunciando desde el comienzo.

### Fuentes primarias y secundarias citadas

#### *Fuentes primarias*

— Archivo General de Indias, sección Indiferente General:

- Legajo 2769, L. 8
- Legajo 2769, L. 9
- Legajo 2785
- Legajo 2786
- Legajo 2790
- Legajo 2814
- Legajo 2851

— Sección Contaduría, legajo 266

— Sección Panamá, legajo 364

#### *Fuentes secundarias*

ALCALÁ Y HENKE: *La esclavitud de los negros en la América Española*. Facultad de Derecho, Madrid, 1919.

DONOSO ANES, R. (2000): «Accounting and Slavery: The English Company of The South Sea Accounts»: first period 1713-1722. *8<sup>th</sup> World Congress of Accounting Historians*. Celebrado en Madrid en julio de 2000.

— «El papel de la contabilidad en política internacional: el caso de las cuentas del asiento de esclavos firmado entre Inglaterra y España (primer período 1713-1722)». *XI Congreso de la AECA* celebrado en Madrid en septiembre de 2001.

— «Algunos aspectos relacionados con el control administrativo y contable de la renta de esclavos enviados a Hispanoamérica: hasta el final del período de las licencias (1595)». *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, núm. 110, pp. 1093-1136.

HECKSCHER, E.F.: *La época mercantilista. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la Sociedad Liberal*. Fondo de Cultura Económica, México, 1943.

HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «Problemática general de una historia de la contabilidad en España. Revisión genérica de las modernas corrientes epistemológicas y metodológicas y cuestiones específicas», en *En torno a la elaboración de una historia de la contabilidad en España*. AECA, Madrid, 1996a, pp. 45-114.

RAFAEL DONOSO ANES

- Prólogo al libro de Donoso Anes, R. *Una contribución a la historia de la contabilidad: Análisis de la práctica contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503-1717)*. Universidad de Sevilla, 1996b, pp. 15-41.
- PALACIOS PRECIADOS, J.: *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, 1973.
- SCELLES, G.: *La Traite négrière aux Indes de Castille*. Tomo II: *Contrats et Traités d'Assiento*. París, 1996.
- SORSBY, V.: *British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)*. Tesis de licenciatura, Londres, 1975.
- THOMAS, H.: *La trata de esclavos. Historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870*. Editorial Planeta, Barcelona, 1998.
- TORRES RAMÍREZ, B.: *La Compañía Gaditana de Negros*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1973.
- VEITIA LINAJE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1672.
- VILA VILAR, E.: « Posibilidades y perspectivas para el estudio de la esclavitud en los fondos del A.G.I. ». *Archivo Hispalense*, núms. 207 y 208, Sevilla, 1985.

# CONGRESO CONMEMORATIVO DEL CENTENARIO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL ACORAZADO *DREADNOUGHT* (\*)

Carlos ALFARO ZAFORTEZA  
Ingeniero Naval

Del 9 al 11 de febrero pasado se celebró en Greenwich un congreso para conmemorar el centenario de la construcción del acorazado *Dreadnought*, uno de los buques de guerra más revolucionarios de la historia. Se trataron aspectos fundamentales de la historia naval de la época. Entre ellos podemos destacar las carreras de armamentos, los conceptos de prestigio y disuasión, la importancia relativa de los ejércitos y las armadas, y la influencia de las armas submarinas.

La organización estuvo a cargo del National Maritime Museum, con el asesoramiento técnico de los profesores Andrew Lambert, titular de la cátedra de Historia Naval del King's College, y Jan Rüger, del departamento de Historia del Birkbeck College, ambos centros pertenecientes a la Universidad de Londres. Con el fin de obtener una visión global, se combinaron los enfoques político, económico, diplomático, militar y cultural. En estas líneas se da noticia de las ponencias más pertinentes a los contenidos de esta revista.

En la conferencia inaugural, Paul Kennedy apuntó que el *Dreadnought* era uno de los cinco instrumentos de guerra naval desarrollados en los años anteriores a la primera guerra mundial: el acorazado monocalibre, la mina submarina, el torpedo, el submarino y el aeroplano. En cuanto al contexto específico de la Marina británica, señaló tres rasgos característicos del momento: la redistribución de las fuerzas navales organizada por el almirante Fisher, la revista naval con motivo de la coronación de Jorge V, y la obsesión de los marinos ingleses por repetir la victoria de Trafalgar. La frustración por haber perdido la ocasión de esto último en 1916 originó un verdadero alud de libros y artículos en el período de entreguerras. Aún hoy la batalla de Jutlandia sigue siendo uno de los temas más populares y objeto constante de debate entre los historiadores anglosajones.

El contexto naval comenzó con una exposición de Eric Grove sobre la evolución técnica del acorazado entre 1887 y 1914. El desarrollo de las minas, los torpedos y sus plataformas de lanzamiento hizo prácticamente imposible el despliegue de acorazados en aguas costeras, por lo que la utilidad del buque

---

(\*) Debido a la importancia de esta noticia y al tratamiento que le da su autor, la sacamos de su lugar habitual —Noticias Generales— y le damos un tratamiento individualizado.

de línea quedó reducida al enfrentamiento con sus similares en alta mar. Por otra parte, el incremento en velocidad, alcance y precisión del torpedo, que alcanzó su madurez técnica con la incorporación del recalentador de aire y el estabilizador giroscópico, obligó a aumentar la distancia de combate. Como consecuencia de ello, los calibres intermedios, al perder su eficacia, quedaron eliminados y la artillería pesada recuperó su importancia. Este concepto no era original de Fisher, quien en realidad pensaba sustituir el acorazado por el gran crucero y tuvo que aceptar el *Dreadnought* como solución de compromiso (1). Vittorio Cuniberti, ingeniero jefe de la Marina italiana, ya lo había desarrollado en un famoso artículo en 1903 (2), y por aquellos mismos años en Japón y Alemania también se estudiaban proyectos de este tipo, mientras que en Estados Unidos se empezaba la construcción de dos acorazados monocalibre al mismo tiempo que la del *Dreadnought*. La gran ventaja de éste sobre sus rivales, según Grove, era la velocidad, debido a la sustitución de las máquinas de triple expansión por turbinas. En su construcción, terminada en el brevísimo plazo de un año, se combinaron los esfuerzos de la poderosa industria británica, que suministró las turbinas, los montajes artilleros y el blindaje, y de la Marina, responsable del casco. Con este alarde, según comentó Colin White en la discusión, quedó patente una de las grandes ventajas de Inglaterra sobre sus adversarios: la capacidad de producir buques de guerra más rápidamente y con menor coste. Es decir, el país estaba en condiciones de competir con cualquiera en una carrera de armamentos.

La nueva distribución artillera planteó el problema de acertar un blanco distante y en movimiento. John Brooks explicó las medidas tomadas por la Grand Fleet contra los ataques con torpedos, y las complejidades de las direcciones de tiro centralizadas. Éstas y las tácticas concebidas por el alto mando inglés son objeto de disputa entre Brooks y Jon Sumida. El primero sostiene que el principal peligro venía de los submarinos y destructores, mientras que para el segundo la amenaza mayor eran los torpedos lanzados desde la línea de batalla alemana (3). En la discusión posterior surgió la eterna cuestión de por qué el tiro de los cruceros de Hipper fue mejor que el de sus homólogos ingleses, cuestión cuya resolución siempre se encuentra con la dificultad de la falta de estudios detallados por parte alemana.

Andrew Lambert disertó sobre la importancia del nombre, elemento esencial a las tradiciones de la Marina inglesa. Desde un galeón que participó en

---

(1) Véase LAMBERT, Nicholas: *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia, University of South Carolina Press, 1999.

(2) CUNIBERTI, Vittorio: «An Ideal Battleship for the British Fleet», en *Jane's All the World's Fighting Ships*, 1903.

(3) Esta polémica se puede seguir en SUMIDA, John: *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology, and British Naval Policy, 1889-1914*. Boston, Unwin Hyman, 1989; John Brooks: *Dreadnought Gunnery and the Battle of Jutland: The Question of Fire Control*. Londres y Nueva York, Routledge, 2005; Jon Sumida, «Gunnery, Procurement, and Strategy in the Dreadnought Era», *The Journal of Military History*, vol. 69 (octubre de 2005), pp. 1179-1187, e *idem* «Notes and Comments», *The Journal of Military History*, vol. 70 (enero de 2006), pp. 195-200.

la defensa contra la Gran Armada hasta un navío de tres puentes que participó en Trafalgar, los barcos que llevaron el nombre de *Dreadnought* aportaron gloria y prestigio a la institución. El sexto de este nombre, botado en 1875 y uno de los primeros acorazados sin aparejo, fue seleccionado por H.G. Wells como modelo del acorazado descrito en su famosa novela *La guerra de los mundos*. Al ser dado de baja en 1905 se hizo posible la combinación de uno de los nombres más emblemáticos con un proyecto revolucionario, exponente del poder naval e industrial británico en una época en que las guerras se ganaban en el astillero antes que en el campo de batalla. Para el gran público, muy interesado por entonces en la Marina, el *Dreadnought* constituía, con su depurada estética, que destilaba a la vez belleza y eficiencia, una de las más acabadas expresiones de la modernidad. Sobrepasado por el rápido desarrollo, en 1914 ya no figuraba como unidad de primera línea. Sin embargo, su nombre se ha perpetuado como denominador genérico de los acorazados del siglo XX.

El enorme tamaño y la prodigiosa complejidad técnica de estos buques tenía una fuerte incidencia en los presupuestos. Ya en 1894, en plena rivalidad anglo-francesa, Gladstone había condenado los gastos navales como el mayor sacrificio jamás hecho en el altar del militarismo. Martin Dauntton habló sobre la financiación de la carrera de armamentos con Alemania. El excesivo coste de la guerra de los Bóers significó una pesada e inesperada carga para la Hacienda inglesa, en plena carrera de armamentos navales con Francia y Rusia. Como consecuencia de ello, en 1903 se produjo un déficit en los presupuestos generales. El problema se agravó con la construcción de acorazados del nuevo tipo, lo que implicaba, además, la adaptación de diques, dársenas y canales, y con la política social de los gobiernos liberales, desde 1905 en el poder. Con objeto de aumentar la recaudación de impuestos, en 1909 el gobierno presentó un proyecto de ley del impuesto sobre la renta. Con este último, de carácter progresivo, se pretendía, además de conseguir los fondos necesarios, moderar las tendencias militaristas de las clases acomodadas. El conjunto de reformas fiscales introducidas en aquellos años permitió a la Hacienda inglesa la financiación simultánea de las políticas sociales y la carrera de armamentos navales con Alemania.

La influencia del *Dreadnought* en la política exterior inglesa fue el objeto de la ponencia presentada por Thomas Otte, con la disuasión y el declinar relativo del poder naval inglés como líneas argumentales. A pesar de que después de la guerra ruso-japonesa los gastos de defensa de las potencias se concentraron en los ejércitos, la expansión naval alemana se convirtió en un elemento significativo de las relaciones internacionales. Puesto que el gobierno inglés consideraba la superioridad naval innegociable, se produjo la carrera de armamentos, apoyada por campañas de prensa en ambos países. Los enormes costes llevaron a la división del trabajo entre los aliados. Inglaterra se encargaría de la flota alemana, mientras que Francia, en la que primaba el gasto en las fuerzas terrestres, haría frente a Italia y Austria-Hungría en el Mediterráneo. Incluso se llegaron a entablar negociaciones entre los gobiernos

inglés y alemán para establecer un control mutuo de las construcciones navales y así poner fin a la carrera, pero la intransigencia de las partes impidió llegar a un acuerdo. La política inglesa, mezcla de disuasión y apaciguamiento, no funcionó. De cualquier modo, la medida del poder militar en aquellos momentos eran los ejércitos. Las escuadras tenían valor en la mesa de negociaciones diplomáticas, pero tenían una importancia secundaria en una guerra europea.

Un ejemplo clásico de esto es el de la Marina alemana. En sus memorias, el almirante Tirpitz calificó de error la decisión de Fisher de construir el *Dreadnought* pues, al perder los acorazados existentes prácticamente todo su valor militar, permitía a sus competidores empezar de cero. Por el contrario, Michael Epkenhans afirmó que no sólo supuso el fin de los proyectos de Tirpitz, sino que la carrera de armamentos navales deterioró de forma irreversible las relaciones anglo-alemanas. El inicio de la *Weltpolitik* en la década de 1890 y la afición del emperador Guillermo II por la marina permitieron la construcción de una potente escuadra, símbolo de estatus de potencia mundial, capaz de garantizar a Alemania «un lugar al sol». Tirpitz, con su extraordinaria habilidad política, convenció al Reichstag de que su programa fomentaría el comercio exterior y la industria pesada, y resolvería en gran parte el problema social, todo ello con un coste razonable. Su plan se basaba en dos supuestos: que Gran Bretaña, con fuertes compromisos en todo el mundo, sería incapaz de concentrar más de la mitad de sus fuerzas navales en el Mar del Norte; y que el proyecto de los acorazados se mantendría estable, tal y como venía sucediendo últimamente. Hasta 1904 estas condiciones se cumplieron, pero las acciones del gobierno inglés —la alianza con Francia, la resolución de los contenciosos con Rusia y un buque revolucionario— desbarataron sus planes. Estos cambios permitieron la concentración de la Flota inglesa en el Mar del Norte y el nuevo tipo elevó los gastos muy por encima de lo previsto. Los costes unitarios de los acorazados pasaron de 25 millones de marcos a 37 en los primeros *Dreadnought* alemanes, alcanzando los 59 en 1914. A estos costes había que añadir nada menos que el ensanchamiento y dragado del canal de Kiel y la construcción de grandes diques secos capaces de albergar cascos de semejante tamaño. La carrera de armamentos había, pues, adquirido un carácter cualitativo además de cuantitativo. Además, después de la crisis de Agadir, Alemania abandonó la *Weltpolitik* para concentrarse en la expansión de su ejército, abandonando la carrera de armamentos navales con Inglaterra.

Esta interacción de los presupuestos terrestres y navales, junto con las otras carreras navales, fue el objeto de la conferencia de David Stevenson. En los últimos años de paz, cuando ya se vislumbraba la guerra, el gasto de las potencias en armamentos terrestres aumentó visiblemente. Sin embargo, mientras que los gastos navales de Alemania e Inglaterra disminuyeron, se produjo una verdadera proliferación de acorazados *Dreadnought* en todo el mundo. Italia y Austria-Hungría iniciaron su particular carrera naval en el Adriático después de la anexión de Bosnia; y Rusia inició otra con Alemania



mediante la expansión de sus arsenales y la construcción de acorazados en el Báltico. En Sudamérica, Brasil fue el primer Estado en adquirir los nuevos buques, rápidamente secundado, por Argentina y Chile. Incluso España, con los tres del plan Maura-Ferrándiz, sucumbió a la tentación del navalismo. En 1913 Winston Churchill, ministro de Marina, expresaba su preocupación por la posibilidad de que los Dreadnought pertenecientes a potencias secundarias, algunos de los cuales se habían contratado en Inglaterra, fueran adquiridos por una potencia enemiga, provocando un cambio súbito en la relación de fuerzas. Al comenzar las hostilidades al año siguiente, fue Inglaterra la que se benefició de esta situación, incautándose de los cuatro que se hallaban en construcción en sus astilleros y de los montajes de 12 pulgadas del tercer acorazado español. En cuanto a la relación entre los presupuestos terrestres y navales, Stevenson señaló que, en vísperas del conflicto, el gobierno austrohúngaro todavía dedicaba ingentes sumas a la construcción de acorazados. Incluso en Alemania, después de haber abandonado la carrera con Inglaterra en 1912, se seguían gastando cantidades considerables en la Flota. Estos comportamientos no tienen explicación desde un punto de vista estrictamente racional, excepto en los casos de Japón y Estados Unidos, pues el sentido común requería asignar todos los recursos disponibles a las fuerzas terrestres. Sólo desde la componente cultural se puede comprender tamaño gasto en instrumentos no esenciales en la defensa del Estado. La imagen de transmitían los acorazados, como símbolos de prestigio, poder y modernidad, era muy útil en la época de la política de masas. También constituían un instrumento principal de la política imperialista en el más puro estilo mahaniano, y por eso recuperaron su valor al terminar la guerra. Entonces se volvieron a tratar asuntos de política ultramarina, y el temor a una nueva carrera de armamentos llevó a las potencias a negociar en 1921 el tratado de Washington, cuyas cláusulas principales fijaban el número y tamaño de los acorazados de cada país firmante.

La conferencia de Jan Rűger versó sobre la relación entre el poder naval y la cultura de masas. La popularidad de la marina de guerra es una característica de las tres décadas anteriores a la primera guerra mundial, sobre todo en Alemania e Inglaterra, donde la botadura de un gran crucero o un acorazado podía llegar a congregarse a más de 100.000 espectadores. El acorazado representaba, junto con el aeroplano y el dirigible, el paradigma del progreso tecnológico y, como tal, uno de los símbolos más llamativos de la modernidad. Los gobiernos utilizaron este hecho con fines propagandísticos en botaduras, revistas navales y visitas al extranjero, con el fin de dar seguridad a sus propios ciudadanos e infundir respeto a posibles enemigos. En el caso concreto del *Dreadnought*, semanas antes de la botadura el Almirantazgo británico envió a la prensa un folleto con sugerencias sobre el modo de tratar lo que fue un acontecimiento multitudinario, con amplia cobertura por parte de los medios de comunicación. Otra anécdota que ilustra la popularidad del buque es la visita en 1910 de un grupo de jóvenes ingleses disfrazados, entre los que se encontraban Virginia Woolf, con barba y bigote, y su hermano, simulando pertenecer a la familia real etíope. Engañados los oficiales, les rindieron hono-

CARLOS ALFARO ZAFORTEZA

res y les mostraron todo el buque, incluidas las zonas restringidas. La broma tuvo amplia difusión en la prensa y la Marina quedó en ridículo por mostrar secretos militares a unos desconocidos.

Esta conferencia sobre los aspectos culturales y sociológicos clausuró el congreso.

El lugar alcanzado por la historia naval en el mundo académico británico se manifiesta en la calidad de los trabajos presentados, que responden a criterios historiográficos actuales. El libro de actas se publicará próximamente.

*The Dreadnought and the Edwardian Age*, National Maritime Museum, Greenwich, 9 al 11 de febrero de 2006.

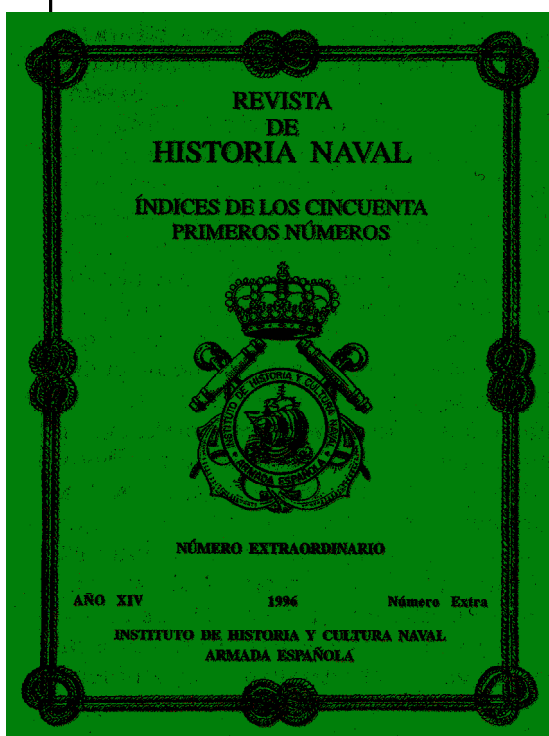
- Conferencia inaugural: «*Dreadnought and the Tides of History*». Paul M. Kennedy, Universidad de Yale.
- Primera parte: El contexto naval
  - «The battleship revolution. Technology and the evolution of the capital ship, 1887-1914: *Dreadnought in context*», por Eric Grove, Universidad de Salford;
  - «Dreadnoughts at Jutland: tactics and gunnery», por John Brooks, historiador;
  - «The power of a name: The tradition, technology and transformation», por Andrew Lambert, King's College, Londres.
- Segunda parte: Contextos nacionales
  - «“The greatest and richest sacrifice ever made on the altar of militarism”: The finance of naval expansion», por Martin Daunton, Universidad de Cambridge;
  - «Dreadnought science: The cultural construction of efficiency and effectiveness», por Crosbie Smith, Universidad de Kent;
  - «The Woman's dreadnought: Maritime symbolism in Edwardian gender politics», por Lucy Delap, Universidad de Cambridge.
- Tercera Parte: Contextos internacionales
  - «Naval diplomacy: the *Dreadnought* and British foreign policy», por Thomas Otte, Universidad de East Anglia.
  - «*Dreadnought*. A “golden opportunity” for Germany's naval aspirations?», por Michael Epkenhans, Fundación Bismarck, Friedrichsruh.
  - «*Dreadnought* and international politics: From arms race to world war», por David Stevenson, London School of Economics.

— Cuarta parte: Contextos culturales

- «The navy in Japanese popular culture during the Russo-Japanese War», por Naoko Shimazu, Birkbeck College, Londres;
- «The naval hero in Edwardian culture», por Max Jones, Universidad de Manchester;
- «The symbolic value of the *Dreadnought*», por Jan Rüger, Birkbeck College, Londres.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
- Servicio de Publicaciones de la Armada  
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval  
Juan de Mena, 1, 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

# LA HISTORIA VIVIDA

Hermenegildo FRANCO

## El arsenal de La Graña

El primer monarca español de la Casa de Borbón, Felipe V, nieto del rey francés Luis XIV, fue designado sucesor por el último de la dinastía austriaca, Carlos II. Inglaterra y Austria proponían para la sucesión al trono al archiduque Carlos, para así prolongar la presencia de los Habsburgo en España. Ingleses y austriacos veían con recelo la entronización de un miembro de la dinastía francesa, que de algún modo iba a proporcionar un inmenso poder a Francia y a España, al estar ambas controladas por la misma casa real.

Esta posibilidad fue lo que desencadenó la guerra de Sucesión (1701-1714), en la que Austria, Gran Bretaña, Holanda, Portugal y el reino de Aragón, temeroso del fin de sus fueros, se enfrentaron a Francia y Castilla.

El tratado de Utrecht puso fin a la guerra; por él se confirmaba a Felipe V como rey de España, a condición de no poder unirse a Francia en una única soberanía. A cambio, España cedía a Gran Bretaña Gibraltar y Menorca; a Holanda, los Países Bajos, y a Saboya, la isla de Sicilia. Por el tratado de Rastatt, Felipe V renunció a Flandes, Nápoles, Cerdeña y Milán a favor del imperio austriaco. Y de este modo España se vio despojada de todas las posesiones europeas acumuladas durante siglos.

Ante esta situación, España inicia una nueva política; y, tras la toma de Barcelona y Mallorca, que es el fin de la guerra civil y el nacimiento de la nueva Marina, se impulsa una reorganización naval que le permitirá, como primer objetivo, recuperar Cerdeña y Sicilia.

Mientras duró la guerra fue imposible reunir fondos para la construcción de nuevos buques de guerra; pero a principios de 1713, cuando la paz era inminente, Felipe V planeó un proyecto de envergadura. Fue éste el de Bernardo Tinajero de la Escalera, que preveía construir el núcleo principal de la nueva Marina en América; sin embargo, quería también poner en gradas otros navíos en astilleros peninsulares. Para llevar a cabo esta doble tarea, eligió el rey a su compatriota el conde de Bergeyck, que en los primeros meses de 1713 recorrió la cornisa cantábrica visitando los más importantes astilleros y buscando posibles lugares de ubicación de otros nuevos.

Uno de los lugares que visitó fue La Graña, en la ría de Ferrol, lugar que consideró ideal para convertirlo en uno de los principales astilleros, según comunica el 17 de febrero de 1713 (1).

Han de pasar unos años para que la idea sea realidad. El 6 de diciembre de 1726, una real orden determinó la construcción del arsenal del departamento del norte en la ribera de la pequeña villa de La Graña.

---

(1) Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 739.

Este lugar ofrecía en esos años mejores condiciones naturales que en la actualidad, pues se emplazaba en una pequeña ensenada protegida, por su parte oriental, por un pequeño apéndice en cuya parte más elevada se asentaba la villa.

Dentro de la ría ferrolana fueron estudiados otros lugares. Se comprende el rechazo de la ensenada del Baño, en la otra banda, próxima a la real villa de Mugaros, dado al mal resguardo que tenía a sus espaldas y la poca profundidad de sus aguas, al igual que la de Serantes, hoy llamada de La Malata; no obstante, las de Caranza y Ferrol reunían mejores condiciones.

En 1723 hubo, al parecer, opiniones favorables a Ferrol; pero lo cierto fue que el informe enviado el 6 de octubre de 1726 por don Jerónimo Domínguez, hombre de confianza de Patiño —y quizá también el informe anterior del conde de Bergeyck—, debió de ser determinante para la elección de La Graña.

Posteriormente, el ingeniero director don Francisco Montaigú hizo en 1728 un exacto reconocimiento de la ría y formó el «Proyecto del arsenal de La Graña», manifestando las nulidades que encontraba en aquel sitio para semejante establecimiento.

Además del «Proyecto» citado, propuso otro en Ferrol que no fue atendido entonces, a pesar de acompañarlo de unas reflexiones importantes para preferir este sitio al de La Graña (2).

Los motivos que llevaron a Patiño a elegir La Graña y no tener en cuenta lo aportado por Montaigú pudieron ser varios; el primero, una posible falta de ambición, levantando un pequeño arsenal con capacidad limitada para construir navíos. El segundo, la limitación del presupuesto disponible, por lo exhausto del Erario en la época, tan proclive a guerras en el exterior. El tercero podría atribuirse a la precipitación de los primeros momentos, y el cuarto y último, a lo muy protegido que estaba este lugar ante un ataque enemigo. También se puede pensar que La Graña iba a ser un complemento del astillero de Guarnizo (Santander), por cuanto el establecimiento cántabro estaba a pleno rendimiento en esos momentos, pudiéndose pensar que sería el principal del departamento, con más gradas de construcción que la única prevista inicialmente para La Graña.

Según don Francisco Llobet, ingeniero de las obras del arsenal de Ferrol en 1756, la razón que determinó la elección de La Graña fue «la proximidad a la ensenada de Serantes [,] en la qual fondean todos los navíos de S.M. [,] cuya circunstancia y la de unas copiosas fuentes de su inmediación, parece que fue el motivo» (3).

En cualquier caso, como el futuro arsenal no necesitaba un emplazamiento muy extenso, se ocupó la zona denominada «La Casería», cedida gratuitamente a la Corona por el priorato de La Cabana, que dependía del monasterio de Sobrado de los Monjes. Otros terrenos de particulares fueron comprados por

---

(2) Archivo General Militar, Colección General de Documentos, Descripción de las Plazas y Puertos fortificados del Reyno de Galicia, sign. 3-1-6, doc. 8.

(3) *Ibidem*.

la Marina, entre ellos los ocupados por la iglesia de San Andrés, que quedó encerrada dentro de los muros del arsenal, y por esta razón fue comprada a los vecinos de La Graña en 5.302 reales y siete maravedíes (4).

Fallecido Domínguez Tenorio, le sustituyó a principios de 1727 el intendente don Bernardino Freire, que fue auxiliado por el constructor don Lorenzo de Arzueta, hasta ese momento encargado de la construcción naval en el astillero de Guarnizo.

El primer proyecto que se elaboró para arsenal y astillero de La Graña fue debido al ingeniero director del Reino de Galicia, con residencia en La Coruña, don Francisco Montaigú, como se ha manifestado. Su plan era el de un simple establecimiento naval dedicado, fundamentalmente, a astillero, con una sola grada de construcción, un muro de cierre de todo el perímetro y, dentro de él, unos almacenes sencillos y pequeñas edificaciones.

Las primeras obras se inician como consecuencia de la real orden de 20 de abril de 1727, que dispuso encarar la obra del paredón del nuevo arsenal a don Pedro Bermúdez, vecino de Ferrol. Aprobado el contrato con fecha de 2 de julio, se iniciaron los trabajos de tal forma que en la primera semana de diciembre se habían puesto los cimientos para poner el entablado donde debían sentarse los picaderos de la grada, lugar donde se pondrían las quillas de los buques a construir.

No he conseguido averiguar las obras que se realizaron en La Graña en los primeros momentos, pero puede asegurarse que se levantaron, por lo pronto, tres almacenes dentro del recinto amurallado y la grada de construcción (5).

Posteriormente, por otra real orden, de 22 de abril de 1731, firmada en Sevilla, se dispuso que don Juan de la Ferriere trabajase al mismo tiempo en la finalización del tercer almacén, batería del castillo de La Palma y muralla del arsenal (6).

Las construcciones navales se inician en 1729, botándose al agua el primero de los navíos construidos en la ría ferrolana para la Armada, denominado *Galicia*, el 28 de julio. Por otra disposición, de 28 de octubre del mismo año, se puso la quilla del segundo, que se bautizó *León*.

Al año siguiente se ordenó la construcción de una fragata de 50 cañones. Esta fragata debía fabricarse en el mismo sitio donde se construyeron los navíos, aunque hasta 1731 no se la puso la quilla. Se llamó *Hermione* y naufragó sobre el cabo de Hornos en 1743.

En los años 1738 y 1739 se construyeron una chata, un buque machina para arbolarse y otro para tumbar la quilla (7).

Durante los años siguientes continuaron las obras en el enclave, pero no se construyeron más buques, debido sin duda al establecimiento del nuevo astillero de Esteiro, en la propia ría de Ferrol.

(4) FORT ROLDÁN, Nicolás: *El Arsenal de La Graña*. La Coruña, 1908, p. 15.

(5) *Ibidem*, p. 9.

(6) *Ibidem*, p. 10.

(7) MONTERO ARÓSTEGUI, José: *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de Ferrol*. Madrid, 1859, p. 63.



Dice en 1756 el ingeniero don Francisco Llobet —que trabaja en las obras del arsenal de Ferrol— lo siguiente: «Sucesivamente se hicieron seis almacenes de desarmos, se cimentaron otros seis y algunos otros edificios, y se hicieron también provisionales tinglados y otras Casas precisas cerrando todo con una muralla para el debido resguardo» (8).

En el lugar denominado La Cabana, próximo a La Graña, se instaló el almacén de provisión de víveres de la Armada.

Como consecuencia de la construcción del arsenal, que ocupó gran parte de la primitiva villa, ésta se trasladó a su emplazamiento actual, en la ladera del monte de Brión, formando la «y» donde se fue acomodando tanto el personal de las obras como el de Marina. El aumento de la villa fue notable, dice Fort Roldán, aunque lo atribuye en estos primeros años más a la afluencia de los naturales y avencidados en los demás lugares de la ría que a los forasteros.

La Graña, desde estos primeros años del siglo XVIII, con la creación de su arsenal fue el origen del fuerte vínculo que Ferrol y su ría tienen hoy en día con la Armada.

---

(8) Archivo General Militar de Madrid, Colección General de Documentos, Descripción...



# DOCUMENTO

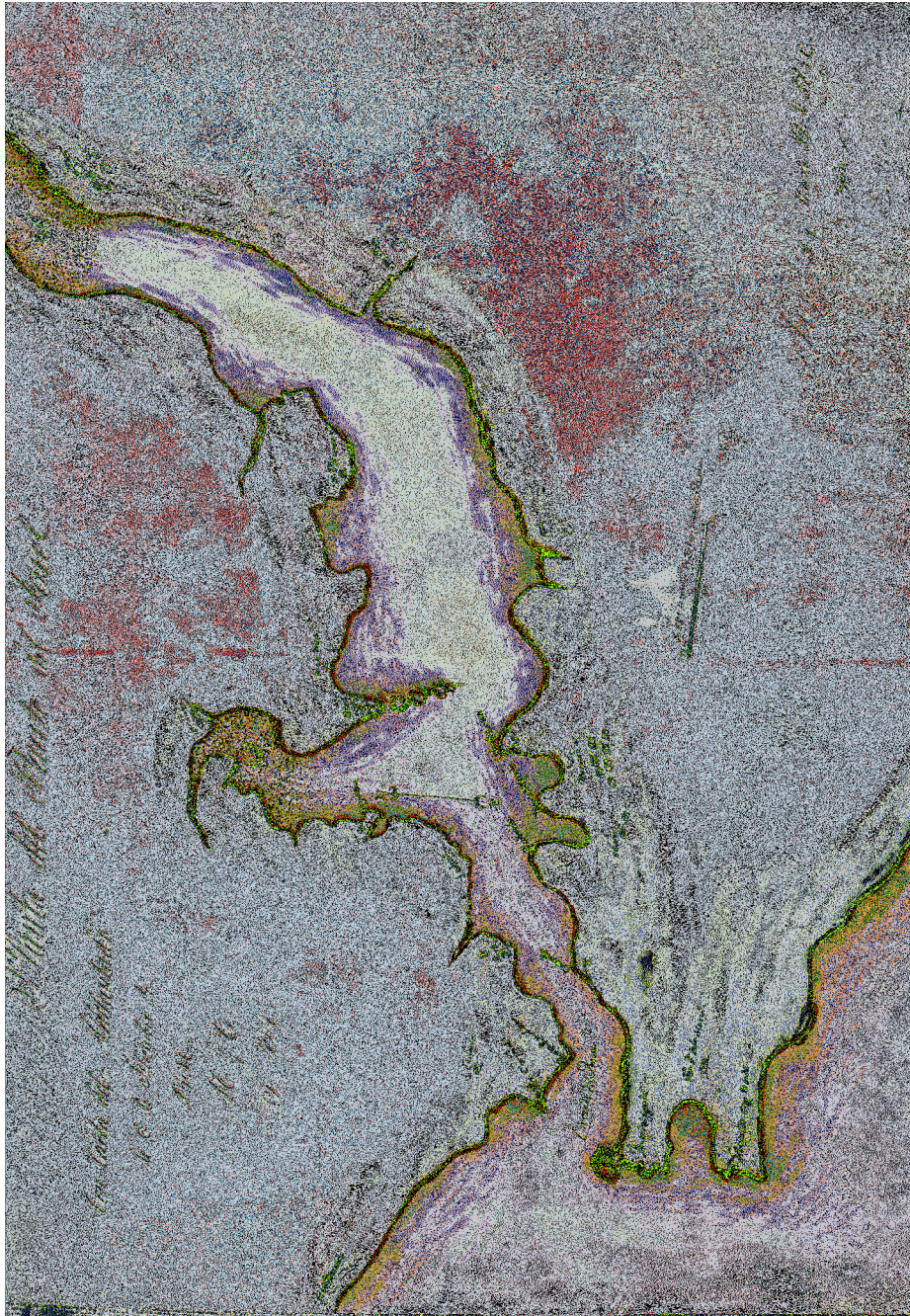
## **Un antiguo plano de la ría de Ferrol de finales del siglo XVI**

En esa época, Ferrol se utilizaba como puerto de internada de la Armada Real del Océano, debido a la amenaza angloholandesa. El 6 de septiembre de 1596, el adelantado mayor de Castilla, don Martín de Padilla, que mandaba aquella armada de 84 navíos y preparaba la expedición contra Inglaterra, envía una carta al rey sobre los fuertes que propone construir en la ría, con un plano de ésta. Padilla creía que se debía fortificar la parte de la boca y proponía hacer tres fuertes en el canal de acceso. Su propuesta, indudablemente, fue aceptada, pues se construyeron, en la parte sur, los denominados castillos de San Martín y Nuestra Señora de la Palma. Estas construcciones, junto a la de San Felipe, pudieron ser el motivo de que el conde de Essex no se atreviese a atacar el puerto ferrolano, cuando tenía instrucción para ello.

El plano que se publica es una copia del que acompañaba a la citada carta, fechada el 18 de marzo de 1846.

Legajo núm. 494 de la sección de Mar y Tierra del Archivo de Simancas. Confrontado. (Cortesía del CN. Hermenegildo Franco Castañón).





**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN*
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN*
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)  
*LA GRAN ARMADA*
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)*
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)*
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO*
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA  
*LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES*
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO*
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)*
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)*
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)*
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALES.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)*
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO*
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS  
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA*
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)*
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIENTÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
- MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998  
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998  
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*JUAN DE LA COSA*
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA*
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FONENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA*
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR*
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL COMBATE DE TRAFALGAR*

**SUSCRIPCIONES:**

Para petición de la tarjeta de suscripción:  
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID  
Teléf.: 91 379 50 50  
Fax: 91 379 59 45

**NÚMEROS SUELTOS:**

Para petición de números sueltos:  
La misma dirección que para las suscripciones.  
Además, Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)  
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

## **La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (*addenda*)**

En el número anterior, una vez clausurado el período de conmemoración del bicentenario de la batalla de Trafalgar, dábamos por cerrada también la recogida de información sobre el tema. No obstante, la periodicidad trimestral de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL da tiempo suficiente para pensar en esta decisión, ya que a la hora de redactar el número siguiente, este número, nos encontramos con que la información sigue entrando y los autores no quieren dejar pasar el tren sin aportar su grano de arena. Al mismo tiempo nuestros redactores, con el manejo diario de bibliografía varia, siguen destapando trabajos sobre este acontecimiento desgraciado de nuestra historia, en lo que se nos muestra como un pozo sin fondo en el que durante doscientos años multitud de autores han encerrado su rabia y su llanto. Interpretando la voluntad de los lectores, la Redacción ha optado por publicar este «resto» bibliográfico, en la seguridad de facilitar la labor de aquellos estudiosos que decidan aprovechar nuestra información para acometer futuros trabajos.

### *Libros*

#### En español

VV.AA. Ciclo de conferencias «Trafalgar». Santander, 2002-2005, Real Asamblea de Capitanes de Yate (Delegación de Cantabria), 2005. (Se trata de un libro de 30 cm, 248 págs., tapa dura en guaflex, sobrecubierta en color y papel estucado brillo de 170 g, que recoge lujosamente y con profusión de fotografías en color, grabados y gráficos, las diez conferencias pronunciadas en el ciclo que se cita, con un Apéndice y un colofón. Éstas son las conferencias: «La Historia que lleva a Trafalgar. Paisajes de Trafalgar », por A. GUIMERA RAVINA; «La artillería naval en el siglo XVIII », por J.M. SANJURJO JUL; «Los arsenales españoles y el astillero de Guarnizo», por S. GARCÍA-ORTIZ HIERRO; «Los navíos de Trafalgar, un recorrido histórico», por J. CERVERA PERY; «La cirugía naval en el siglo XVIII», por M. GRACIA RIVAS; «Los hombres de Trafalgar», por J.I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO; «La táctica y la estrategia naval en el siglo XVIII», por A. R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ; «El combate de Trafalgar. Versión francesa», por R. MONAQUE; «El combate naval de Trafalgar. Versión inglesa», por M. DUFFY; «El combate naval de Trafalgar. Versión española», por R. ÁLVAREZ MALDONADO.) ISBN 84 609 8398 6.

COMBATE DE TRAFALGAR, El: Cuaderno Monográfico núm. 48, XXXI Jornadas de Historia Marítima, Madrid, 2005. Contiene:

«España y Europa en torno a 1805», por Enrique Martínez Ruiz; «La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar», por Rémi Monaque; «Análisis de la zona de operaciones y movimientos previos al combate», por Ricardo Álvarez-Maldonado Muela; «Análisis de las fuerzas inglesas (buques, mandos y dotaciones)», por Charles Joseph Esdaile; «Análisis de las fuerzas aliadas (buques, mandos y dotaciones)», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada; «El enfrentamiento. Disquisiciones tácticas», por Charles Joseph Esdaile; «Trafalgar, el enfrentamiento y consecuencias del combate», por José I. González-Aller Hierro.

DEANE, A.: *Agamemnon, la pasión guerrera de lord Nelson*, Montevideo, Aguilar (Santillana), 1998, p. 526.

DELGADO BAYÓN, L. (com.) y otros: *II Centenario del combate de Trafalgar*, exposición del 4 al 31 de octubre de 2005. ANTONIO DE ESCAÑO. *ANTES Y DESPUÉS DE TRAFALGAR*, Cartagena, Fundación Caja Murcia, 2005. (Se trata de un catálogo excelente, con 229 pp. y cuantiosas ilustraciones en color, que distribuye en un zaguán y cuatro salas: Antes de Trafalgar, Trafalgar y Después de Trafalgar. En el anexo recoge la transcripción del parte de campaña elevado por Antonio de Escaño tras el combate y cuatro ensayos:

- DELGADO BAYÓN, L.: «II Centenario del combate naval de Trafalgar. D. Antonio de Escaño».
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: «Movimientos previos de las escuadras y el combate de Trafalgar».
- MONAQUE, R.: «Algunos interrogantes sobre Trafalgar».
- PÉREZ-REVERTE, A.: «La insignia blanca».

GONZÁLEZ, M.: *Mártir en Trafalgar. La estela de un gran navío*, Madrid, Ed. La Espada y la Pluma, 2005. 48 pp., ilustr. col., ISBN 84-933793-9-5. (Se trata de un opúsculo sobre el navío *Santísima Trinidad*, el mayor navío de línea de la historia y el que ha montado mayor número de cañones de todos los tiempos.)

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I.: *El combate de Trafalgar*, Madrid, 2006. 111 p., 25 cm, [11] gráf. del comb. BMN 17.323. ARAGÓN MARTÍN, L.: *Militares y navíos españoles que participaron en Trafalgar*, Madrid, 2006. 96 p., 25 cm, [11] personajes a color y cortados a sangre, [37] fot. col. de barcos y combates, [15] pl. de barcos, corte longitudinal. BMN 17.324. (Se trata de dos tomos preparados para regalar con motivo del bicentenario del combate, 1805-2005. Vienen en un estuche de 34 x 26 cm, con fotografía a color y cierre con cinta. Incluye un CD. Carece de página de propiedad y, por tanto, de *copyright*, ISBN, fecha y demás datos.)

MUÑOZ BOLAÑOS, R. (texto), y GARCÍA PRIETO, A. (ilustraciones): *Trafalgar, 1805. (Gloria y derrota de la Armada española.)* Madrid, Ed. Almena, 2005.

En inglés

ADKINS, R.: *Trafalgar: The Biography of a Battle*, 350 p., ill. en col. y b. y n., índ. Londres, Little Brown, 2004. ISBN 0-3167- 2511-0. (Es una obra de edición popular, que no se preocupa mucho del mundo y de las faenas de la mar.)

BEST, N.: *Trafalgar: The Untold Story of the Greatest Sea Battle in History*, xix + 344 p., ill. en col., bibl., ind. Londres, Weidenfelt & Nicolson, 2005. ISBN 0-297-84622-1.

CLAYTON, T., y CRAING, P.: *Trafalgar: The Men, the Battle, the Storm*, xix + 381 p., ill. en color y en b. y n., notas, bibl., ind. Londres, Hodder & Staughton, 2004. ISBN 0-340-83026-3.

COLIN WHITE: *Nelson, The Admiral*, xv + 240 p., map., ill., bibl. Stroud, G.B., Sutton Publishing Ltd., 2005. ISBN 0-7509-3713-0. (El autor ha escrito abundantemente sobre el combate de Trafalgar y el período en que éste tuvo lugar; hemos recogido alguno de sus trabajos en números anteriores. En esta obra no agota la biografía, sino que pone el acento en el aspecto profesional: en el Nelson como almirante.)

CORBETT, J. (sir): *The Campaign of Trafalgar*, 255 p., dib., en b. y n., apéndices, notas e ind. Stroud, G.B., Nonesuch Publishing, 2005. (La edición original es de 1910. En el núm. 76 de esta revista se recoge una edición de 1919.) ISBN 1-84588-059-5.

DUFFY, M. (ed.): *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, G.B., 1992.

FRASER, E.: *The Enemy at Trafalgar: Eye-witness Narratives, Dispatches and Letters from the French and Spanish Fleets*, 428 p., dib. en b. y n., ind. Londres, Chatham Publishing, 2004. (Es una reimpresión del original de 1906, con una introducción nueva de Marianne Czisnik y Michael Nash. En el núm. 83 de esta revista se cita esta edición.)

GARDINER, R. (ed.): *The Time of Battle. The Sailing Ships, 1656-1846*, Londres, Conway's Maritime Press, 1992.

HOWARTH, D., y HOWARD, S.: *Nelson, the Immortal Memory*, 371 p., dib. en b. y n., índ. Londres, Conway Maritime Press, 2004. (Es una reimpresión del original de 1988.)

KOENIG, W.: «Trafalgar», en *Epic Sea Battles*, (c) 1975 Octopus Book, Ltd. Edited by S.L. Mayer, Pub. buy Cartwell Books, Inc. 31,5 cm, 256 p., pp. 35-61. [10] fot. en b. y n., [9] fot. en c., [5] ret., [5] graf. col. ISBN 0 7064 0445 9. (Está impreso en Hong Kong y contiene fotografías de gran tamaño. La cartografía es de Arka Cartographics; el diseño de David Edred y los óleos de Robert Hunt. En la REVISTA 76 se recoge una edición en español de 1977. También hay una reimpresión de 1982.)

LEE, CH.: *Nelson and Napoleon*, 361 p., ill. en col. y en b. y n., glos., bibl., notas, ind. ISBN 0-7553-1041-1. (Obra de edición popular, que no cuida la rigurosidad de las fuentes de información.)

MAHAN, A.T.: «Trafalgar», en *Types of Naval Officers drawn from the History of the British Navy*, pp. 422, 461 y 476, Londres, Samson Law, Mars-

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

ton & Co. Ld., 1902, 500 pp., 21 cm, t. d., c. d. (Grabados de Rodney, Howe, Jervis, Saumarez y Pellew. Ya ha sido recogido este libro en el núm. 91 de la REVISTA; ahora se dan al lector más datos sobre él.)

RODGER, N.A.M.: *The Command of the Ocean*, Londres, 2004.

SUGDEN, J.: *Nelson: a Dream of Glory*, 794 págs., ill. en col. y b. y n., glos., bibl., notas, ind. ISBN 0-224-06097-X. (Es una obra bien escrita y con buenas fuentes de información.)

*Publicaciones periódicas*

En español

REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Instituto de Historia Naval, Madrid:

BERTOCHI MORÁN, A. N.: «Santa María, Trafalgar y las invasiones inglesas», núm. 11, 1985, pp. 83-

BOADO Y GONZÁLEZ-LLANOS, L.: «Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al combate de Trafalgar», núm. 11, 1985, pp. 5-

CERVERA PERY, J.: «Trafalgar en el recuerdo», núm. 74, 1998, pp. 13-18.

— «La campaña de Trafalgar (1804-1805); Corpus documental. Memoria viva de un tiempo muerto», núm. 92, pp. 101- , 2006.

CZISNK, M.: «El Consejo de Guerra antes de la batalla de Trafalgar», núm. 81, 2003, pp. 49.

DOCUMENTO: «Trafalgar. Informe sobre el estado de la Armada inglesa», núm. 82, 2003, pp. 109.

— «Manuscrito del primer parte de Trafalgar», núm. 83, 2003, pp. 93.

— «El navío *San Agustín* en el combate de Trafalgar», núm. 52, 1996, pp. 83.

DUCHET, J.: «Trafalgar en las *Memorias* del barón J.G. Hyde de Neville», núm. 80, 2003, pp. 83-87

FRANCO CASTAÑÓN, H.: «Trafalgar. Génesis de una selección», núm. 8, 1985, pp. 55-80.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: «Navío *San Hermenegildo*, (a) (*Meregildo*), núm. 4, 1984, pp. 75.

— «El navío de tres puentes en la Armada española», núm. 9, 1985, pp. 45-76.

— «La táctica comunicaciones navales en el siglo XVIII», núm. 3, 1983, pp. 133-147.

GONZÁLEZ DE CANALES, F.: «Aproximación iconográfica a la batalla de Trafalgar», núm. 74, 2001, pp.

GUARDIA, F. de la: «El genio de Nelson en Trafalgar», núm. 79, 2002, pp. 95-96.

RIAÑO LOZANO, F.: «Conmemoración de la batalla de Trafalgar», núm. 74, 2001, pp. 7-12.

RODRÍGUEZ, C.: «Cómo se conmemoró el primer centenario de la batalla de Trafalgar», núm. 59, 1997, pp. 75-.



MÁRQUEZ CARMONA, L.: «Las secuelas de la batalla», en A. RAMOS (dir.), *En torno a Trafalgar*, pp. 43-63, Cádiz, 2004.

URIARTE Y GUITIÁN, J. de: «Francisco Javier de Uriarte y Borja, capitán general de la Armada, 1753-1842», en *Revista de Historia Militar*, núm. 57, pp. 155-162, Madrid, 1984.

WORRALL, S.: «Trafalgar, crónica de una batalla», en *National Geographic*, octubre, 2005, pp. 50-69. (Contiene mapa de Cádiz, gráfico del combate, retrato y cuadro de la muerte de Nelson, cuadro de la Santísima Trinidad y del navío de su nombre; del *Victory* y otros; fotos submarinas de los probables restos del *Bucentauro*; retratos de Churruca y de Alcalá Galiano, y carta del estrecho de Magallanes.)

PEREA, A. (marqués de Arellano): «El *Bucentauro* y otras víctimas de la tormenta», en *Diario de Cádiz*, 1949.

SÁNCHEZ JURADO, F.: «Combate de Trafalgar», en *RGM*, enero-febrero, 2006, pp. 89-93.

SÁNCHEZ NÚÑEZ, P.: «El *Rayo...*, el *Monarca...*, el *Berwick...*, el *Bahama* y la tragedia de Trafalgar (21 de octubre de 1805)», en *Sanlúcar de Barrameda*, revista de las fiestas de primavera y verano, núm. 41 de 2005, pp. 117-126. [4] ret. col., [2] ret. buq. col., [1] gráf. col., [3] óleos del combate, [1] óleo de astillero.

TORRES FERNÁNDEZ, J.L. (V. A.): *Historias de la mar*. «Trafalgar, ¿por qué aconteció?», en *RGM*, ene.-feb. 2006, pp. 53-68.

VEGA BLASCO, A. de la: «El combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805)», en *Sanlúcar de Barrameda*, revista de las fiestas de primavera y verano, núm. 41 de 2005, pp. 128-136. [1] gráf. col., [4] óleos del combate, [1] cuadro de los navíos de la escuadra combinada, bibl.

WHEELER, D.: «El tiempo durante la batalla de Trafalgar», en *Revista de Investigaciones Geográficas*, 14, 1995.

#### En portugués

SEMEDO DE MATOS, J.: «Bicentenário da batalha de Trafalgar. Nelson e Napoleão: a luta pelo domínio do mar», en *Revista da Armada*, año XXXV, núm. 391, pp. 18-21, noviembre, 2005.

RODRÍGUEZ PEREIRA, J.A.: «No Bicentenario da batalha de Trafalgar. A Cooperaçao Naval Luso-Britânica nas Guerras Napoleónicas (1793-1807)», en *Revista da Armada*, año XXXV, núm. 392, pp. 17-21, Lisboa, diciembre 2005.

#### *Manuscritos, conferencias*

CONCAS, V.M. (gen.): «Trafalgar y la Marina Española», Ateneo de Madrid, Secc. Ciencias Históricas, Sesión del 5 de febrero de 1907.

*LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO*

EL COMBATE DE TRAFALGAR (Jornadas), Barcelona, Instituto Español de Estudios Estratégicos-Museo Marítimo de Barcelona, 16-17 noviembre, 2005. (Se impartieron las conferencias siguientes: «España y Europa al inicio del siglo XVIII», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de la UCM); «La maniobra estratégica combinada precedente al combate», por Rémi Monaque, contralmirante (R) de la Marina francesa; «Análisis de la fuerzas inglesas», por Charles J. Esdaile, catedrático de la Universidad de Liverpool; «Consecuencias estratégicas del combate», por José María Blanco Núñez, capitán de navío, de la CEHISMI.)

HOMENAJE A LA ARMADA. La Armada antes y después de Trafalgar. Gran Canaria, Real Sociedad de Amigos del País, noviembre, 2005. Se impartieron cuatro conferencias, de las que sólo dos se refieren a Trafalgar:

—O'DONNELL, H.: «La Armada antes y después de Trafalgar».

—ARENCIBIA SANTANA, Y.: «Pérez Galdós. Una mirada artística sobre Trafalgar».

TRAFALGAR (Zarzuela), libreto de Javier de Burgos y música de Gerónimo Jiménez, Barcelona, 20 de diciembre de 1889. Biblioteca Musical, Ayuntamiento de Madrid (Conde Duque), «Catálogo del teatro lírico español», sig. 782/460, y Museo Nacional del Teatro, Apéndice ilustraciones. Escenografía de Trafalgar. Sig. 792:069 (46).

# NOTICIAS GENERALES

## **Congreso internacional «Valladolid, Colón 2006». Valladolid, España**

Organizado por el Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal (Universidad de Valladolid), y patrocinado por el Ayuntamiento de esta ciudad, durante los días 15 al 19 de mayo de 2006 se celebró en el Museo de la Ciencia un congreso internacional bajo el título «Valladolid, Colón 2006», dedicado a conmemorar el quinto centenario de la muerte del Almirante en la ciudad puzolana.

Para más información dirigirse a:

Congreso Internacional «Valladolid, Colón 2006».  
Casas del Tratado, 47100.  
Tordesillas, Valladolid.  
Teléf.: +34 983 77 18 06. Fax: +34 983 79 63 38.  
Corr. electr.: *sidc@ieip.uva.es*.

## CONVOCATORIAS

### **VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Pastrana, España**

Organizado por el Patronato «Arcipreste de Hita», CEDEX-CHEOPU y la Asociación Internacional del Caminería, bajo la dirección de Manuel Criado del Val, con la colaboración de varias instituciones nacionales y extranjeras y el patrocinio de los ministerios de Cultura y Fomento y del Ayuntamiento de Pastrana, durante los días 26 de junio al 1 de julio de 2006 se celebrará en España, con sedes en Madrid, Pastrana y Alcalá de Henares, el VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica.

En el congreso anterior, celebrado en Madrid y París, se amplió el área geográfica de los congresos al incorporar la caminería europea. Este VIII Congreso, que se convoca ahora, retoma Pastrana como su lugar de celebraciones. El Proyecto «Finisterre», que cuenta con la colaboración activa del Instituto Geográfico Nacional de España, así como los resultados del congreso próximo, que se celebrará en Medellín (Colombia) con el título «Caminería, medio ambiente y legislación», y el avance en la preparación del Atlas de Caminería tendrán en este VIII Congreso una atención preferente.

El temario previsto en el programa se resume a continuación:

- Caminería, medio ambiente y patrimonio cultural;
- Los caminos reales entre España, Hispanoamérica y Norteamérica;
- Atlas de Caminería Hispánica;
- Caminería mediterránea, caminería atlántica y caminería del Pacífico:

#### NOTICIAS GENERALES

- La gran vía Sevilla-Méjico, Manila;
- Proyecto «Finisterre» de caminería mediterránea;
- La caminería prehispánica;
- Los caminos de la emigración;
- Itinerarios migratorios naturales;
- Caminería española y caminería portuguesa;
- Itinerarios históricos y literarios;
- La caminería cervantina;
- La caminería en Hernando Colón;
- Itinerarios hispánicos en Norteamérica;
- Las grandes vías latinas entre Roma e Hispania. Itinerarios clásicos;
- Cartografía y Toponimia.

Estos son los detalles que podemos avanzar:

El día 26 de junio se inaugurará el congreso en el edificio central del CSIC, calle Serrano, 117, Madrid.

Del 17 al 29, sesiones en el palacio de la Princesa de Éboli, en Pastrana (Guadalajara). II Exposición Cartográfica de Caminería. Presentación de las actas del VII Congreso.

El 30 de junio, sesión de clausura en el Paraninfo de la Universidad de Alcalá de Henares. Convocatoria del nuevo congreso.

El día 1 de julio es de asistencia libre al XLVI Festival Medieval de Hita (Guadalajara).

Aunque existen unas normas para la presentación de comunicaciones, las omitiremos en esta ocasión, ya que la periodicidad trimestral de la REVISTA no nos ha permitido dar la noticia con suficiente antelación para conocimiento de aquellos lectores que quisieran participar en esta convocatoria.

Para más información dirigirse a:

VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica.  
Instituto de la Lengua Española (CISC).  
Calle Duque de Medinaceli, 6; 28014 Madrid.  
Teléf.: 91 429 06 26, ext. 3002-2704. Fax: 91 369 09 40.  
Internet: <http://www.ai-camineria.com>  
Corr. electr.: [camineria@ceh.csic.es](mailto:camineria@ceh.csic.es)

#### **XXXII Congreso Internacional de Historia Militar. Potsdam, Alemania**

Dentro de los coloquios anuales que convoca la Comisión Internacional de Historia Militar, le corresponde este año a la comisión alemana organizar este XXXII Congreso Internacional, que se celebrará en Potsdam durante los días 20 a 27 de agosto de 2006, con el tema general «El Estado-nación, el nacionalismo y la milicia». Tomamos esta noticia de la primera llamada de la comi-

sión organizadora para hacer la inscripción y para presentar las comunicaciones.

Recordamos a nuestros lectores que estos congresos anuales están abiertos a todos aquellos que deseen participar.

Para más información dirigirse a:

XXXII Congreso Internacional de Historia Militar.  
Capitán de navío Blanco Núñez.  
Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI).  
Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).  
Paseo de la Castellana, 61; 28046 Madrid, España.  
Teléf.: 91 429 06 26. Fax: 00 34 91 348 25 53.  
Corr. electr.: [j.blanco@oc.mde.es](mailto:j.blanco@oc.mde.es)

### **XXV Simposio Internacional de la IMCoS. Guatemala**

El próximo Simposio Internacional de la IMCoS, el número vigésimo quinto, se celebrará en Guatemala del 5 al 7 de febrero de 2007. Habrá un recorrido turístico para aquellos que lo deseen los días del 8 al 11 del mismo mes.

Como saben nuestros lectores, estos simposios suelen celebrarse durante los meses de septiembre a octubre. La razón de este retraso, posponiendo la reunión hasta febrero de 2007, es el clima, sensiblemente más benigno en febrero.

Los organizadores del simposio son Jens y Erica Bomholt, y el contacto será la dirección electrónica [borncafe@terra.com.gt](mailto:borncafe@terra.com.gt)

La dirección postal es: P.O. Box 1376, Ciudad de Guatemala.

### **EXPOSICIONES**

#### **Exposición «Cristóbal Colón y el mito colombino». Madrid, España**

El Museo Naval de la Armada, con la colaboración del Ministerio de Defensa (Armada) y el Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), tiene abierta al público en Madrid una exposición bajo el título «Cristóbal Colón y el mito colombino», la cual se podrá visitar hasta finales de octubre de 2006.

Las fechas mandan en la Historia; y la historiografía actual aprovecha para recordar o someter a revisión la idea que se tiene de algunos personajes envueltos en un halo mitológico por movimientos de toda índole. El caso de Cristóbal Colón, de cuya muerte recordamos ahora el quinto centenario, no se escapa a este fenómeno; es tal la fuerza de su personalidad y la trascendencia de sus hechos que está continuamente presente en todos los foros, traído a la actualidad por historiadores y asociaciones especializadas, seducidos tanto por la magnitud de su afortunado descubrimiento como por la incertidumbre que rodea su lugar de nacimiento.

## NOTICIAS GENERALES

La exposición se presenta al público bajo tres ángulos, que corresponden a tres aspectos desde los que se contempla la figura del personaje. «El entorno cortesano de Cristóbal Colón», que presenta a éste, con su bagaje profesional de marino, en la corte de los Reyes Católicos; «Colón y el mito romántico», que quiere mostrar las distintas representaciones e interpretaciones del personaje realizadas durante el siglo XIX bajo el prisma y las características del movimiento romántico; y con el título de «Tiempo de descubrir» se presentan piezas con las que se trata de materializar su plan y su llegada a aquellas tierras que consideró las Indias.

Como saben nuestros lectores, la pieza más importante de estos fondos es la Carta de Juan de la Cosa, que describe gráficamente las tierras descubiertas y constituye el eje de la exposición.

Para más información dirigirse a:

Museo Naval de la Armada.  
Paseo del Prado, 5. 28014 Madrid.  
Telef.: 91 523 98 84. Fax: 91 379 50 56.  
Internet: <http://www.museonavalmadrid.com>  
Corr. electr.: [direccion@museonavalmadrid.com](mailto:direccion@museonavalmadrid.com)

## CURSOS

### **Universidad Internacional del Mar. Cursos 2006. Cartagena, España**

La Universidad de Murcia convoca, como todos los años, numerosos cursos de verano para la edición de 2006, impartidos en las ciudades más importantes de esa comunidad. No vamos a recogerlos todos aquí, por falta de espacio, y nos limitaremos a traer a estas líneas aquellos que pudieran interesar más a nuestros lectores, es decir, los relacionados con la mar, los buques y su historia. En consecuencia, nos ceñiremos a las que en otras fechas se llamaron Aulas del Mar de Cartagena, hoy absorbidas por la Universidad Internacional.

Como decíamos más arriba, del 4 al 22 del próximo mes de septiembre de 2006 se impartirán en esta ciudad departamental dos cursos:

- «Arte y ciencia de la navegación». Director, capitán de navío Enrique Guitart Vadillo; coordinador, Francisco José Sequeiros Leira.
- «XXII Curso de Buceo Científico». Director, capitán de navío Enrique Guitart Vadillo; coordinador, Francisco José Sequeiros Leira.

Y otro en Los Alcázares, del 18 al 22 de septiembre:

- «Aire y Mar. Los hidroaviones y la Aviación Naval en España». Directores, Juan José García Escribano y Marcelino Sempere Doménech.

«La Universidad Internacional del Mar es el instrumento formativo creado por la Universidad de Murcia con objeto de promover un importante sector de su actividad educativa, no reglada, en espacios y períodos complementarios del desarrollo de su oferta docente curricular. Así, gracias a la colaboración de numerosos municipios de la Autonomía, la Universidad puede desplegar este año 2006 sus cursos de verano en un amplio espacio de su geografía. La programación va dirigida en primera instancia a estudiantes y titulados universitarios españoles y extranjeros, así como al profesorado de todos los sectores educativos y público especializado.»

Para más información dirigirse a:

Vicerrectorado de Estudios y Posgrado.  
Servicio de Promoción Educativa  
Calle Actor Isidoro Máiquez, 9, 3.º 3007 Murcia.  
Telef.: 968 36 72 62 / 33 76 / 33 57 / 39 82 07.  
Fax: 968 36 38 97.  
Internet: <http://www.um.es/unimar>  
Corr. electr.: [unimar@um.es](mailto:unimar@um.es)

## PREMIOS

### **Premio «Almirante Teixeira da Mota». Lisboa, Portugal**

La Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa ha anunciado la convocatoria de los Premios «Trafalgar 1805-2005» por una resolución del 7 de noviembre del pasado año de 2005. Estos premios, en la modalidad de modelismo naval y miniaturas militares (dioramas), estaban contemplados en la orden ministerial que creaba la comisión ministerial para la conmemoración de la batalla de Trafalgar. Su objeto era fomentar el conocimiento de los buques ingleses, franceses y españoles que participaron en la batalla. En el momento actual este concurso ya ha sido fallado; nosotros damos la noticia para conocimiento de aficionados y coleccionistas. Este es el extracto de las normas:

«Podrán concurrir a estos premios autores nacionales o extranjeros, con obras cuyo asunto esté referido a relacionado con cualquiera de los múltiples aspectos de la batalla de Trafalgar.

»Podrá presentarse cualquier modelo estático que represente algunos de los navíos y fragatas que participaron en el combate de Trafalgar, tanto en el día del combate como en los posteriores de rescate y represamiento. La modalidad de la escala, así como el material de las obras de fabricación propia serán libres. También se admiten modelos montados a partir de un equipo comercial, y se valorará el hecho de este modelo haya sido claramente mejorado.

»Para modelismo naval se establecen dos premios: un primer premio, dotado con 6.000 € (seis mil euros) y diploma; un segundo premio, dotado con 3.000 € (tres mil euros) y diploma.

#### NOTICIAS GENERALES

»En cuanto a los dioramas, habrán de reflejar hechos concretos acaecidos durante el combate o posteriores a él. Deberán también contener un mínimo de tres figuras, constituyendo una unidad temática, de escala 54 mm. (Se considera diorama “toda aquella obra en la que la importancia del trabajo realizado en la ambientación sea significativa en relación con el conjunto”.)

»Para los dioramas se establecen dos premios: un primer premio, dotado con 3.000 € (tres mil euros) y diploma; un segundo premio, dotado con 1.500 € (mil quinientos euros) y diploma.

»En ambos casos cada autor podrá presentar un máximo de tres obras para ese premio, y se permite que cada una pueda estar ejecutada por uno o más autores, en cuyo caso podrán figurar los nombres de todos ellos.»

Para más información dirigirse a:

Subdirección General del Patrimonio Histórico-artístico del Ministerio de Defensa, Madrid.

Telef.: 91 395 56 98.

(Los demás detalles de la convocatoria los tiene el lector en el BOE núm. 271, de 14 de noviembre de 2005, y también en el BOD núm. 224, de 17 de noviembre de 2005.)

#### **Certamen Nacional de Pintura del ISFAS. Madrid, España**

Mediante una resolución de 22 de febrero de 2006, la Secretaría General del Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS) convoca su primer certamen nacional de pintura, al que podrán concurrir todos los mutualistas y beneficiarios de este instituto social, así como el personal que presta sus servicios en él.

Las obras serán de tema libre y podrán estar realizadas en cualquier técnica pictórica, pudiendo presentar cada concursante un máximo de dos; tendrán un formato no superior a 120 cm y no deberán haber sido premiadas en otros certámenes.

El certamen está dotado con un fondo de 6.000 € (seis mil euros), destinado a la adquisición de obras entre las seleccionadas por el jurado, por orden de selección y conforme al precio previamente establecido por sus autores. Los premios no podrán declararse desiertos.

El plazo de admisión de las obras terminará el 30 de septiembre de 2006, y la entrega se hará en la sede del Instituto.

Ahorraremos al lector los demás pormenores de la convocatoria, ya que podrán conocerlos consultando el *Boletín Oficial de Defensa* núm. 48, de 8 de marzo de 2006.

Para más información dirigirse a:

Instituto Social de las Fuerzas Armadas  
Calle Huesca, 31; 28020 Madrid.

J.A.O.



## RECENSIONES

PLACER CERVERA, Gustavo: *El estreno del imperio. (La guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas)*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 2006, 388 páginas, ilustraciones.

La historia de España quedó marcada a finales del siglo XIX por una serie de acontecimientos que pronto se conocieron con el «desastre del 98», que supuso el final de la presencia española en Cuba, Filipinas y Puerto Rico —su última supervivencia ultramarina— y el comienzo o «estreno» de un nuevo imperio, el de los Estados Unidos, prontamente caracterizado por sus ambiciones hegemónicas e imperialistas de ejercer una influencia decisiva en una amplia área oceánica tanto del Atlántico como del Pacífico.

Gustavo Placer Cervera, historiador e investigador cubano, de marcados rasgos hispanistas, que tantas pruebas de su devoción a la verdad histórica nos tiene dadas a través de anteriores entregas, culmina con este libro su proyecto más ambicioso y más logrado, desde un documentado análisis de las circunstancias que llevaron a la triste situación española y el ascenso en sus tradicionales áreas de influencia y dominio de los Estados Unidos de América.

Mediante un bien ensamblado recorrido, expone, matiza y establece los parámetros de este conflicto que tan directamente afectó a españoles, cubanos, puertorriqueños y filipinos, constituyendo todo el libro un valioso exponente de erudición y solvencia.

Es evidente que por el tratamiento temático, las ilustraciones elegidas y la bibliografía reseñada tenían que complementar adecuadamente el texto, como así ha sido, toda vez que el mismo es el fruto de una investigación rigurosa y meditada, y supone una importante aportación en el campo de la historiografía cubana, pero también de la española, a la que enriquece de un modo decisivo y terminante.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *La razón de Trafalgar, la campaña naval de 1805. Un análisis crítico*. Legendi A.F. Editores de Historia Militar, Valladolid, 2005, 150 páginas, ilustraciones.

Es evidente que el pasado año 2005 fue «el año de Trafalgar», al cumplirse el bicentenario de aquel combate que España no debió librar. En razón de ello, el aluvión de libros sobre la efeméride —excelentes, buenos o mediocres— no se hizo esperar sobre los escaparates de las librerías.

Coincidente con el precepto evangélico de que los últimos serán los primeros, el libro de Hermenegildo Franco debe figurar por derecho propio en la vanguardia de los que han sabido tratar el tema conjugando dos elementos tan necesarios como son la amenidad y el rigor histórico, porque no es preciso acumular centenares de páginas o exprimir documentos trasnochados para

## RECENSIONES

ofrecer una visión objetiva y realista de cuanto ocurrió y supuso Trafalgar y las serie de circunstancias adversas que comportó, por lo que el mayor mérito del libro que reseñamos es el de su concreción y sencillez, donde la pericia en el manejo del hilo conductor hace que no quede ningún cabo suelto, y donde de inmediato el lector puede sacar sus propias deducciones, fruto, sin duda, del buen planteamiento y desarrollo de la obra.

Claridad y solvencia como atributos esenciales de un recorrido histórico, hacen del estudio de Hermenegildo Franco un instrumento indispensable para el mayor y mejor conocimiento de un tema que aún nos alcanza.

La cuidada edición por parte de los editores A.F. de Historia Militar coadyuva también brillantemente a la atracción del texto.

QUINTERO GONZÁLEZ, José: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2005, 578 páginas, ilustraciones.

Tras la publicación de *La Armada española en el siglo XVIII*, de José Patriocio Merino, que era un estudio en amplitud del arsenal de Ferrol, y de *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, publicado en la espléndida colección Aula de Navegantes, de la extinta Editorial Naval, faltaba un estudio minucioso y documentado del primer arsenal de los fundados por Patiño, el de La Carraca, en la isla de San Fernando, «el primer arsenal ilustrado español» en acertada expresión de José Quintero, cuyo libro viene a llenar ese advertido hueco en el tratamiento del inicio y desarrollo de la política naval de la centuria dieciochesca.

El ambicioso y estimulante proyecto de reconstruir la historia de la industria naval en la bahía gaditana durante el Siglo de las Luces se concreta en las páginas de este libro, que traza todo el trascendente recorrido de una etapa pródiga en proyectos y realizaciones, y que estructurado en cinco capítulos esenciales (Los orígenes de La Carraca, La construcción del arsenal, La construcción naval, El mantenimiento de las embarcaciones y Los pertrechos navales), aborda en profundidad todos los pormenores relativos a la construcción y vicisitudes posteriores del primer arsenal ilustrado de España, con documentación de primera mano y fuentes de probada solvencia.

José Quintero, doctor en Historia, que ya nos había ofrecido un sugestivo anticipo del tema en *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*, culmina su investigación con este singular enfoque de una problemática naval cuyas raíces analiza y define de manera sustancial y directa, y cuyo resultado trasciende de las obras divulgativas o de compromiso.

Un enjundioso prólogo de Carlos Martínez Shaw revela que José Quintero se muestra a través de este libro, y del resto de su obra escrita, como uno de los más rigurosos cultivadores de la historia marítima de la España del Antiguo Régimen.

ESLAVA GALÁN, Juan: *Una historia de la guerra civil que no va gustar a nadie*. Planeta (Historia y Sociedad), Barcelona, 2005, 368 páginas, ilustraciones.

Pues al autor de esta recensión sí le ha gustado. Y mucho. Por su originalidad de tratamiento y buena fabulación narrativa. Con todo el atractivo que conlleva una crónica desenfadada pero puntual, sin que por ello pierda su compostura histórica. Una obra bien trabajada, de fácil lectura y agradable recordación.

Juan Eslava Galán, que en diferentes aportaciones ha dado prueba de sus cualidades para el enfoque histórico con un estilo brillante y muy personal, y sus privilegiadas dotes de narrador, expone a través de una serie de *flashes* (aunque la palabra «fogonazos» le sea más propia) su versión personal de la última guerra civil española con evidente honestidad, sin casarse con unos o con otros, sin arrimar el ascua a ninguna sardina, sea del color que sea. No inventa ni cuenta nada nuevo, pero cuanto cuenta surge de los parámetros de la ecuanimidad y la reflexión. Un historia bien encauzada, sin atosigamiento de partes de campaña, conducción de operaciones y otra serie de datos tan comunes en los libros «tácticos», que a su término fatigan o aburren. Un hilo conductor que no se pierde en enunciados como *Tambores de guerra*, *La hora de las pistolas*, *El maletón de Sanjurjo*, *Los paseos*, *El ejército de la República*, *de Madrid al cielo*, *La muerte de Durruti*, *El hundimiento del Baleares*, etcétera, trazos bien perfilados de aquella trágica confrontación entre españoles, que dio vela en nuestro propio entierro a quienes no lo eran.

Un corto pero enjundioso prólogo de Arturo Pérez Reverte augura que nos hallamos ante un libro muy del tono y estilo de Eslava Galán, y que, contrariamente a lo que dice su título, va a gustar a mucha gente.

J.C.P.

## A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas correcciones serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja en la que debe figurar el título del trabajo, un breve resumen del mismo, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Podrá hacer constar más titulaciones, las publicaciones editadas, los premios y otros méritos en un **resumen curricular** que no exceda de diez líneas.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible **grabados en diskette**, preferentemente con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la **mejor calidad posible**. Si se remiten en disquette o CD-ROM, deberán tener una **resolución de 300 p.p.p.**, como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente **pie**, así como su **procedencia**. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

### Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
  - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
  - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.