

UN VIAJE INEDITO DE ANTONIO DE ULLOA A MEXICO AL MANDO DE LA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA (1776/1778)

Francisco DE SOLANO
Director del Centro de
Estudios Históricos
CSIC. Madrid

Francisco de Solano, autor de "Antonio de Ulloa y la Nueva España", libro editado por la Universidad Nacional Autónoma de México en 1987 y por lo tanto escasamente conocido y difundido en España, nos ofrece con este excelente estudio una primacía de publicación. La *Revista de Historia Naval* se honra con iniciar las primeras colaboraciones especiales de autores destacados, con tan distinguida firma.

Preámbulo

Resulta sorprendente que se ignore casi por completo la importante presencia de Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral en México. Al virreinato de la Nueva España llegó como comandante de la Flota de Indias, saliendo de Cádiz en julio de 1776, realizando el tornaviaje en 1778, después de verificar en México muy diversas actividades. Pero todas ellas son tan ignoradas que pueden ser clasificadas, sin exageración, como inéditas. Durante el tiempo mexicano Ulloa dirigió, como jefe de la Flota, las operaciones de carga/descarga, vigiló el aprovisionamiento y carga de los navíos, su reparo y acondicionamiento; y colaboró estrechamente en la política naval propugnada por el virrey Antonio María de Bucareli (astilleros en Veracruz y aplicación de la matrícula de mar). Además, el marino Ulloa tuvo tiempo para programar un plan para mejorar los conocimientos geográficos y cartográficos del virreinato.

De esa permanencia en México proceden dos importantes documentos, inéditos igualmente hasta 1979 en que los publicó la Universidad Nacional Autónoma de México (1). Ahora se ha procedido una segunda edición (apa-

Siglas utilizadas

AEA: Anuario de Estudios Americanos, CSIC, Sevilla.
AGI: Archivo General de Indias, Sevilla.
AGN: Archivo General de la Nación, México.
BNM: Biblioteca Nacional, Madrid.
RAH: Real Academia de la Historia, Madrid.

(1) Francisco DE SOLANO. *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Universidad Nacional Autónoma de México, México 1979, CLX 426 páginas, La segunda edición, México 1987 (aparecida en 1988).

recida en 1988, México), aunque resulta documentación escasamente conocida en España. Estos documentos son una *Descripción de la Nueva España* y una densa correspondencia de 160 cartas cruzadas entre Ulloa y su paisano sevillano el Virrey Bucareli, y que son exponentes de las importantes tareas desplegadas por el científico en México.

Resulta por ello algo insólito que todas estas actividades se hayan apagado, no resaltándose el paso de Antonio de Ulloa en México, hasta el punto de no ser ni siquiera recordado: sus biógrafos, que se preocupan por facetas más brillantes o más espectaculares, no lo señalan; y lo mismo ocurre con todos los especialistas que se detienen sobre sus obras como elementos de obligada y fundamental consulta. Su labor como comandante de flota es una olvidada faceta en sus biógrafos; ni siquiera en obras recientes que se han dedicado específicamente a espacios marítimos y sistemas de comunicación intercontinental, lo mismo que al estudio de la feria de Jalapa (2), lo resaltan, refiriéndose todas ellas a Antonio de Ulloa como otro marino más, sin lograr identificarlo con el célebre científico.

Con ánimo de corregir este pecado de olvido la Universidad Nacional Autónoma de México editó mi *Antonio de Ulloa y la Nueva España*, como un reconocimiento a sus muchas iniciativas y trabajos, colocando su viaje a México, también, entre sus muy fructíferas realizaciones.

Antonio de Ulloa, Comandante de la Flota de Nueva España, 1776/1778

Los grandes acontecimientos internacionales del siglo XVIII se caracterizaron por el papel protagonista que América tiene en el contexto de la estrategia y de la geopolítica de las potencias europeas. En la centuria precedente hubo, sí, diferencias que se habían resuelto en el intento de desteñir al Caribe de su intensa coloración española: la ocupación de Jamaica, Martinica, Curaçao, Guadalupe, parte de Santo Domingo y otras islas por manos inglesas, holandesas y francesas representaba el mejor empleo de que aquellas intencionalidades habían sabido encauzarse positivamente. No obstante, los confrontamientos bélicos internacionales se habían definido sobre la propia piel europea. Sólo como intento de la "americanización" de los conflictos europeos, se habían ensayado en la invasión holandesa de Brasil y la toma de Jamaica. El clima de permanente piratería en el Caribe, o de guerra al corso, puede considerarse más como uno de los medios empleados por las

(2) Guillermo CESPEDES DEL CASTILLO, "La avería en el comercio de Indias", AEA, VII, pp. 515-608; Valentín VAZQUEZ DE PRADA, "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII", AEA, XXV, pp. 197-241, 1968 y José Joaquín DEL REAL, "Las ferias de Jalapa", AEA, 1959, XII, pp. 167-314.

potencias europeas contra España para restar —por aquellos medios— poder e influencia en su política europeista.

El siglo XVIII va a señalarse, por el contrario, como la centuria en la que los espacios americanos van a considerarse con una óptica nueva, entrando dentro de la estrategia y de la geografía bélica. América comenzó a participar en los juegos políticos internacionales, aun cuando los motivos se formularan a muchos millares de leguas de sus costas: las guerras provocadas por las sucesiones a los tronos de España, Polonia o del Imperio y la rivalidad permanente por la hegemonía suscitada entre Inglaterra y Francia contaron con enfrentamientos bélicos también sobre determinadas zonas americanas.

En todos estos acontecimientos —además de los meramente localizados (guerras de Italia y norte de África)— la vinculación entre Marina y Ejército fue cada vez más estrecha. La política de renovación naval comenzada en España desde José Patiño (1717-1736) y el Marqués de la Ensenada (1737-1756) tiene su justificación no sólo en el potenciar los contactos ultramarinos entre las orillas hispánicas del Atlántico y el Pacífico, sino también el agilizar los desplazamientos de tropas en un mundo tan dilatado como el español.

En estos climas de defensa de las costas —europeas, africanas, americanas, asiáticas— o en la efectiva participación armada se ejercitaron los comandantes de las flotas. Fernando Chacón, Antonio Serrano, el Marqués de Marí y Rodrigo Torres que comandaron las flotas de 1720, 1723, 1725, 1729 y 1732; Manuel López Pintado y Joaquín Manuel de Villena, que lo hicieron con las de 1735 y 1757, y Carlos Reggio, que mandaba la de 1760, fueron protagonistas relevantes en episodios contra argelinos, franceses e ingleses. Agustín de Idiáquez, que mandó la flota de 1765, desde sus actuaciones en la expedición a Ceuta (1720) y Orán (1732) a su dirección de la escuadra destinada al corso en el Mediterráneo (1762), potencia el aprendizaje y categoría resolutoria en momentos de peligro que se requerían para el mando de una empresa de tanta responsabilidad como la flota de Indias. Casi los mismos escenarios y semejantes experiencias a las vividas por Francisco Javier Everardo Tilly, que comandó la flota de 1768, y por Luis de Córdoba, que lo hizo con la de 1772. Marineros hábiles en la dirección de grandes movimientos navales, lo mismo que expertos en la navegación transatlántica.

Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral, por el contrario, alcanzaba el alto puesto de comandante de flota sin haber participado en ninguna batalla naval. Y su experiencia mandando un navío se reducía a los siete primeros meses de 1743, en que tuvo a sus órdenes a "La Rosa del Comercio", con el encargo de cortar la retirada de la escuadra de George Anson que, perseguida y dispersa por la escuadra del almirante Pizarro, había cruzado el cabo de Hornos hacia la Mar del Sur: meses en que hizo la derrota Callao-Juan Fernández-Valparaíso-Talcahuano, dedicado al estudio de las observaciones marítimas, realizando mediciones, estudiando corrientes y corrigiendo cartas náuticas. Sus ascensos en la carrera naval no los consiguió, jamás, por méritos de guerra. Sus éxitos los alcanzaba en los campos de la técnica y de la

ciencia. El Estado le recompensaba, por ellos, con puestos de dirección política, en los que no alcanzó igualar sus triunfos científicos. A pesar de ello, Ulloa obtenía el nombramiento de comandante de flota en un momento de extrema conflictividad internacional —preludios de guerra contra Portugal y contra Inglaterra—, justo algo después de haber estado en Luisiana (1766) donde había tenido una problemática actuación como Gobernador.

Ulloa era, no obstante, un teórico del mar. Perfecto conocedor de sus corrientes, de sus riesgos, del ritmo de los vientos y de la problemática de la navegación de altura. Conocimientos que le venían

“por las navegaciones dilatadas que he practicado desde los 60º de latitud en el hemisferio austral hasta la misma en el septentrional, en las estaciones crudas y frías del invierno (3)”.

Cinco veces cruzó el Atlántico. La primera en 1730, a los trece años, en la armada de galeones dirigida por Manuel López Pintado, Marqués de Torre Blanca, que llegó a Cartagena de Indias. La segunda vez, en 1734, después de haber ingresado en la Real Academia de Guardiamarinas de la isla de León y de un viaje de prácticas a bordo del “Santa Teresa”, que hizo derrota desde Cádiz a Barcelona y Nápoles. Su viaje de 1734 tenía carácter especial, por tratarse de una expedición científica hispano-francesa destinada a verificar de modo práctico la exacta figura de la Tierra. Junto a Jorge Juan Santacilia, Ulloa acompañaba a astrónomos y académicos franceses para verificar que la Tierra era un “elipsoide elevado al ecuador y depreso hacia los polos”, concluyendo con el viejo sistema copernicano. Ulloa contaba diecinueve años; Juan, veintiuno. Ambos fueron ascendidos a tenientes de fragata, para que su juventud y su categoría de alférez de navío no resultase en demérito ante los laureados componentes de la expedición francesa: La Condamine, Bouger y Godin. Todos ellos se trasladaron al reino de Quito con el fin de medir bajo del ecuador un meridiano; y con la ayuda de un especializado y avanzado material científico verificar, con el mayor rigor, su situación: elemento primordial para exigir fidelidad tanto en las cartas marinas como en la determinación de las distancias y cálculo de los tiempos empleados en navegaciones. En diferentes misiones actuó Ulloa en América del Sur, resaltando la llevada a cabo desde 1740, con instrucciones del Marqués de la Ensenada, con intención de realizar informes sobre determinados aspectos políticos y administrativos del virreinato. En colaboración estrecha con Jorge Juan, sus observaciones científicas y políticas se plasman en diversas obras, que serían

(3) *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la marina, instructivas y curiosas, sobre las navegaciones y modo de hacerlas, del pilotaje y las maniobras; noticias de vientos, mares, corrientes, pájaros y anfibios y de los fenómenos que se observan en los mares de la redondez de la tierra.* Madrid, Imprenta de Sancha, 1795, p. 43.

publicadas en 1748, o a partir de ese año, después del regreso a España de Ulloa, tras un accidentado viaje.

Los dos viajes siguientes —en 1758 y en 1766— los hizo Ulloa con misiones algo diferentes a las que había realizado hasta entonces. Su permanente dedicación científica, orientada hacia el desarrollo práctico de diferentes disciplinas —investigando técnicas, compulsando teorías y nuevos hallazgos, promocionando mejoras en diferentes artes y estudios— se habían traducido en una serie de iniciativas de las que es él el verdadero promotor en España: activó la creación del Gabinete de Historia Natural, del que fue su primer director; dio a conocer los primeros estudios sobre la electricidad y magnetismo artificial; estableció las bases para la real fábrica de tejidos en Segovia; había dado a conocer el platino como cuerpo simple, así como sus propiedades; promocionó el arte del grabado, en cobre y piedra; impulsó la relojería y la cirugía, eligiendo estudiantes que se formaron en Francia, Holanda y Suiza para instruirse como maestros; potenció la red de canales —“camino acuáticos”— que irrigaron las secas tierras castellanas y leonesas y, finalmente, “dio instrucciones y noticias para facilitar el comercio de frutos de España con los puertos de Indias, cuya dirección se encargó en Santander a don Juan de la Isla, teniendo por objeto el fomento de la agricultura de Castilla la Vieja, montañas y sus confines, en donde por falta de extracción estaban sus habitantes en la mayor infidelidad, sobrándoles los frutos propios y careciendo de los que no se crían en su país” (4).

Hechos todos ilustrativos de la versatilidad de Ulloa, pero algo alejados de su propia especialidad náutica. No obstante, Ulloa se consideraba un hombre de mar y en él deseó obtener su máxima gloria. Sus objetivos tanto en 1758 como en 1766 eran, no obstante, diferentes a su preocupación marina. En la primera fecha cruzaba el Atlántico para dirigir el departamento de Huancavelica como gobernador y superintendente. Sus conocimientos científicos en mineralogía, su práctica en Almadén, donde estableció algunas mejoras técnicas, aconsejaron su nombramiento para que sacase la producción del cinabrio peruano de sus dificultades. Bastantes años se estuvo en el virreinato peruano, que sumó a los que ya había estado en su etapa anterior.

En 1766, una nueva dirección política: Gobernador de Luisiana, justo en el momento en que la antigua colonia de Francia era entregada a España como compensación a las pérdidas sufridas por sus compromisos en el Pacto de Familia en la lucha contra Inglaterra. Puesto difícil y complejo, porque los colonos franceses se resistieron y, a pesar de las buenas intenciones del Gobernador, se tuvo que garantizar la posesión de la colonia por medio de las armas. Ulloa abandonaba Nueva Orleans ese 1766: escasa gloria que unir al hecho de su casamiento, que se efectuó —y por poderes— con la li-

(4) Juan Sempere, *Biblioteca española del reinado de Carlos III*, Madrid, 1789. VI, p. 153-176.

meña doña Francisca Ramírez de Laredo, hija de los condes de San Javier y de Casa Laredo (5). Y allá estuvo el matrimonio hasta que regresaron a la Península, vía La Habana, en donde ejercía el cargo de Capitán general el sevillano Antonio María de Bucareli.

Cinco años más tarde salía del puerto de Cádiz dirigiendo, como comandante, la flota de Indias: la última flota que uniría Veracruz con España. Después de Ulloa, se producía la liberalización del rígido sistema de los viajes agrupados. Se abandonaba el tendido de una rígida ruta soportada sobre puertos únicos —Cádiz y Sevilla, La Habana y Cartagena de Indias, Veracruz y Nombre de Dios—, fuerte y agresivamente defendidos, por el tiempo del libre comercio, aun cuando la estrategia recomendase la misma permanente atención por el navío y por la fortificación.

1. Perfil de la última flota de Indias

El 15 de marzo de 1776 suscribían Carlos III y José de Gálvez el nombramiento de Antonio de Ulloa como comandante de la flota, así como las instrucciones que debería observar a lo largo de su viaje y tornaviaje (6). Uno de los primeros documentos firmados por Gálvez en su nuevo puesto de ministro de Indias. Se mantenía el criterio de Julián de Arriaga —bailío de la Orden de San Juan de Jerusalén y Ministro de Marina y de Indias— que fue quien había propuesto a Ulloa para tan alto puesto. El renovador y activo Gálvez, con ánimos de aplicar movilidad a la política reformista ilustrada —algo lastrada durante los últimos años del ministerio del Marqués de Grimaldi y de Arriaga—, nada oponía a la categoría de Ulloa.

Este tendría que atenerse a una normativa especificada a lo largo de quince artículos: puntual cumplimiento del Proyecto de flotas —viejo de 1720 (7), pero eficaz— (Art. 2). Una total dependencia de la autoridad del Virrey, con excepción de los asuntos de la flota (Art. 3). Debería agilizar la descarga de los efectos sin esperar la llegada de la orden virreinal (Art. 4); aviso perentorio a España de la llegada a Veracruz, con descripción de las incidencias ocurridas durante el viaje, lo mismo que en el tornaviaje durante la escala en La Habana, con atención primordial al ahorro de tiempo y elimi-

(5) El matrimonio se efectuaba el 11 de marzo de 1766 en la Parroquia de San Sebastián (Libro 4.º de Matrimonios 1710-1788, fol. 123 v.). Los suegros del marino eran don Francisco Buenaventura Ramírez de Laredo Torres y Laredo, primer Conde de San Javier y de Casa Laredo, y doña Francisca Javiera Calvo de Encalada y Chacón, naturales de Santiago de Chile. Datos que debo y agradezco a mi buen amigo Guillermo Lohman Villena.

(6) AGI, México 2986.

(7) *Proyecto para los galeones y flotas del Perú, Nueva España y para los navíos de registro y de aviso que navegarán a ambos reinos*, Madrid, Imprenta de Juan de Ariza, 1720. Publicado también por Ricardo Levene en su *Colección de documentos para la Historia de Argentina*, Buenos Aires, tomo V, pp. 21-77.

nación de demoras inútiles (Art. 5). El comandante haría de notario en alta mar, en caso de algún accidente grave de algún pasajero; si éste era comerciante y moría sin testamento serían los diputados del comercio quienes efectuarían sus negocios y, registrado, dado cuenta y entregado al Presidente de la Casa de la Contratación (Art. 6). Surto en Veracruz, el comandante observaría lo regulado en 1720 (Art. 7). Tendría una vigilancia extrema para que regresasen a España los empleados en la flota (maestros, contadores, carpinteros, calafates, etc.) casados y avecindados en la Península (Art. 8); lo mismo que con los eclesiásticos, permitiendo únicamente el paso a aquéllos que tuviesen su documentación en regla, no valiendo el que pasasen con el pretexto de ejercer el puesto de capellán en algún buque, ya de guerra, ya mercante (Art. 9); quedando totalmente prohibido el que fuesen llevados presos, de cualquier naturaleza (Art. 10). La necesidad de cobre en la Nueva España justificaba que los navíos pudiesen ser lastrados con él (Art. 11). Cuando los navíos estuviesen prontos para el tornaviaje —una vez reparados los desperfectos y tomadas las providencias del abastecimiento— debería comunicarlo al virrey, a los oficiales reales y a la diputación del Comercio, con el fin de que se potenciases los trámites y diligencias necesarios para la exportación de los productos novohispanos (Arts. 12 y 13). En el tornaviaje, ya a la vera de la bahía de Cádiz, la escuadra esperaba el reconocimiento de los vistas de aduanas (Art. 14). En casos especiales no contenidos en la *Instrucción y Ordenanzas* de la Casa de la Contratación, se esperaba que Antonio de Ulloa resolviese con el “acuerdo, celo y prudencia que corresponde, y fío de vos, para el logro de tan importantes fines”.

Las primeras diligencias de Ulloa, como las de todo capitán de navegación ultramarina —navíos de registro, sueltos, etc.— se canalizaron hacia el barco y a fijar la fecha de la salida. Esta debería notificarse con una cierta anterioridad para que se procedieran las correspondientes operaciones administrativas pertinentes, registrando la exportación y permitiendo las gestiones oportunas a los aseguradores (8). Los navíos de guerra —que en esta ocasión eran el *Dragón* y *El España*, de 64 cañones cada uno y una dotación de 560 marineros en cada buque— habían sido reparados y acondicionados en el astillero y arsenal de La Carraca, salidos de rada con toda garantía. La fecha idónea de salida lo era durante la primavera. Tal como recomendaba el *Proyecto* de 1720, para aprovechar los vientos favorables y eliminar las turbonadas en el Golfo. El bailío Arriaga confirmaba dicha fecha (9). El comandante, a la par que aceleraba preparativos e incitaba al comercio a que hiciese lo propio, escribía y editaba un folleto con las *Señales, órdenes e instrucciones para el gobierno de la presente flota* (10), en donde se insertaban dife-

(8) Céspedes del Castillo en (1) y Manuel Garzón, “El riesgo en la Carrera de Indias”, *Revista de Indias* (1975). Se ocupan de analizar la panorámica y sistema de los seguros en el comercio ultramarino.

(9) AGI, México 2986.

(10) Impreso en Cádiz, en la imprenta de Manuel Espinosa de los Monteros, 1776.

rentes señales indicativas sobre situaciones de flota, incidencias en los navíos (desperfectos, fuego, falta de alimentos, etc.), en la tripulación (enfermedad, motín, etcétera), precauciones para evitar la dispersión de los buques y normas para la intercomunicación sobre determinadas eventualidades: desde las formaciones de la escuadra —“Orden de convoy de bolina o largo”, “Orden de convoy a popa”, “Formación en línea”, “Línea de frente a popa”— hasta las distintas posiciones que la flota debería tomar en caso de ser provocada o atacada: folleto que se distribuyó entre los jefes y capitanes de los buques. El propio Bucareli juzgaba de él:

“He visto con gusto las instrucciones de señales con que navegó la presente flota. Este es el modo de que las cosas salgan bien, pero no es el seguido por los más de los que mandan: porque unos no son capaces de hacerlo y otros no quieren que haya gesto sobre que reconvenirlo. Será papel que guardaré entre los útiles (11).”

La flota no saldría durante el mes de abril, a pesar de la orden del recién Ministro de Indias, que confirmaba la anterior de Arriaga (12), sino lo hacía el día 8 de mayo de 1776, a pesar de los vientos contrarios (13). La persistente resistencia del comercio gaditano —como procedería igualmente el novohispano en la misma circunstancia— fue la causante del retraso. El comercio procuraba demorar al máximo la salida para permitir, por ese procedimiento, un mayor margen de ganancia en sus operaciones de última hora. Pero entre el interés del comerciante y el acoso del Estado activando los viajes —y sobremanera el tornaviaje— existió siempre una dicotomía, de la que podrían salir perjudicada la propia flota si los tiempos de salida no estaban bien escogidos. Los tiempos buenos o malos guardaban una categoría diferente para el marino y para el comerciante o el político. Aquél se obligaba a mantener una travesía lo más perfecta y rápida posible, ganando fechas, para huir tanto de las épocas en que los vientos y las corrientes fuesen adversos, lo mismo que de aquéllas en que las calmas paralizarían la marcha, con peligro de agotamiento en el avituallamiento.

A pesar de todo, las flotas con rumbo a la Nueva España salieron del puerto de Cádiz en todas las épocas. Las que lo hicieron durante el siglo XVIII alcanzaron récords, tanto en velocidad como en morosidad. El tiempo corto lo ejemplarizan los 68 días empleados en llegar a Veracruz por la armada de 1760, que salió durante el verano; mientras el tiempo largo alcan-

(11) Bucareli a Ulloa, México, 11 de noviembre de 1776. En *Correspondencia privada entre Antonio María Bucareli, Virrey de la Nueva España, y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral, Jefe de la Flota de Indias (1776-1779)*.

(12) Gálvez a Ulloa, El Pardo, 29 de marzo de 1776. En AGI, México 2986.

(13) Ulloa a Bucareli, Veracruz, 25 de julio de 1776.

za los 122 días empleados por la flota de 1757, que dejó Cádiz durante el invierno.

Toda navegación tenía sus inconvenientes: salir en días tardíos de la primavera peninsular representaba encontrarse con riesgos de tormentas y huracanes en el Golfo, lo mismo que con fuertes vientos del norte en Veracruz y riesgo en la operación del atraque de los navíos: ¡quince días tardaron en entrar en Veracruz los dieciséis buques de la flota de 1735! No obstante, del número de flotas que salieron de Cádiz desde que nace la centuria hasta 1776, sólo tres lo hicieron durante la primavera: las restantes, durante el otoño o el invierno (cinco) y durante el verano (diez).

Epoca de salida	Flota	Tiempo transcurrido en la navegación. Días
Primavera	1708. Andrés del Pez	74
	1772. Luis de Córdoba	79
	1776. Antonio de Ulloa	79
Verano	1711. Andrés de Urriola	95
	1712. Juan de Ubilla	79
	1715. Manuel López Pintado	—
	1717. Antonio Serrano	—
	1720. Fernando Chacón	81
	1722. Antonio Serrano	74
	1725. Antonio Serrano	69
	1729. Marqués de Mari	75
	1732. Rodrigo Torres	88
1760. Carlos Reggio	68	
Otoño-invierno	Diego Fernández de Santillana	81
	1735. Manuel López Pintado	115
	1757. Joaquín Manuel de Villena	122
	1765. Agustín Idiáquez	91
	1768. Marqués de Casa Tilly	93 ¹⁴

Los riesgos de la imprevisibilidad del viento condicionaban que el aviullamiento del navío, como muy bien ha demostrado Pierre Chaunu (15), tuviese que ser calculado con respecto del tiempo máximo de travesía empleado por flotas precedentes: para evitar el peligro del hambre o sed a bor-

(14) Cuadro realizado sobre el estudio de Valentín Vázquez de Prada en (2), pp. 239-240.

(15) *Seville et l'Atlantique*. Paris, SEVPEN, 1954-1959.

do. Tiempos que van desde ese tiempo corto de 68 días a los 122, de lo simple a lo doble: de dos meses a casi el doble. Casi los mismos tiempos empleados por los lentos buques del siglo XVII. La navegación en convoy, a pesar de sus seguridades, continuaba lastrando la intercomunicación entre las orillas del Atlántico. Un navío de aviso, por el contrario —bergantín o paquebote, los más veloces—, sin la atadura de la obligatoriedad de la navegación agrupada recorría aquellas mismas distancias en tiempos sensiblemente menores.

Flota	Salida de Cádiz	Llegada a Veracruz	Composición
1706. Diego Fernández de Santillana.	10 marzo	29 mayo	
1708. Andrés del Pez.	22 mayo	3 agosto	
1711. Andrés de Urriola.	3 agosto	5 oct.	
1712. Juan de Ubilla.	16 sept.	3 dic.	
1715. Manuel López Pintado.	21 agosto		
1717. Antonio Serrano.	28 julio		
1720. Fernando Chacón.	7 agosto	26 oct.	
1722. Antonio Serrano.	9 julio	20 sept.	3 navíos de guerra 13 mercantes
1725. Antonio Serrano.	15 julio	21 sept.	3 de guerra 15 mercantes
1729. Marqués de Mari.	6 agosto	18-22 oct.	4 de guerra 16 mercantes
1732. Rodrigo Torres.	2 agosto	24-28 oct.	3 de guerra 17 mercantes
1735. Manuel López Pintado.	22 nov.	18 febrero	4 de guerra 12 mercantes
1757. Joaquín Manuel de Villena.	11 nov.	10 marzo	2 de guerra 10 mercantes
1760. Carlos Reggio.	29 junio	4 sept.	2 de guerra 18 mercantes
1765. Agustín de Idiáquez.	24 febrero	15/16 mayo	2 de guerra 12 mercantes
1768. Marqués de Casa Tilly.	23 dic.	26 marzo	2 de guerra 8 mercantes
1772. Luis de Córdoba.	29 mayo	12/15 agosto	2 de guerra 14 mercantes
1776. Antonio de Ulloa.	8 mayo	25 de julio	2 de guerra 15 mercantes ¹⁶

(16) Guillermo Céspedes (1), José Joaquín del Real (1), p. 15 y Valentín Vázquez de Prada (2), pp. 239-240.

Los récords de máximos y mínimos en la navegación en convoy pueden establecerse en cada estación: los viajes efectuados durante los otoño-inviernos son los más lentos: entre 81 y 122 días; de 74 a 79 los días empleados por aquellas flotas que salen de Cádiz con la primavera; de un mínimo de 68 días a un máximo de 95 las que lo hacen durante el verano.

Toda esta desigualdad tiene sus razones en la imprevisibilidad de los vientos, en los tiempos perdidos durante las diferentes operaciones que debía ejecutar la flota —compuesta de un número de 10 a 20 navíos— y por la desigualdad de los portes de cada buque: unos, ligeros y más navegables; pero otros, pesados y perezosos, obligaban a que todo el convoy soportase su ritmo. Fragatas, corbetas, urcas y bergantines, briks y paquebotes, aptos para la navegación ultramarina; aunque también saetías y polacras, procedentes de la navegación mediterránea y por ello menos dispuestas a las condiciones atlánticas.

La última flota gastaba 79 días en cruzar la distancia que separa Cádiz de Veracruz: acercándose sensiblemente al tiempo corto de la travesía normal. Había salido de Cádiz el 8 de mayo de 1776: tal vez por ello se encontró con cuatro días de vientos contrarios no más salir de la bahía. Los dos buques de guerra y los quince mercantes —llevando entre todos una carga de efectos que sumaban las 8.176 toneladas— (17) siguieron la derrota tradicional. Utilizando como guías las cartas náuticas inglesas de Juan Bautista Homan y Peter Goos, haciendo constantes mediciones y confrontaciones con dichas cartas geográficas para hallar en cada momento la situación exacta del navío (18), observando “diariamente la variación de la aguja para el acierto de las travesías largas” (19). Después de padecer “engolfados cuatro días de calma” (20), y siguiendo dichas cartas, mandó Ulloa “en 22 de junio

(17) Especificación de nombres de buques, propietarios y capitanes, así como su carga en AGI, México 2986.

(18) Las cartas náuticas de América del Norte y Central editadas en Londres, París y Amsterdam iban precisando posiciones a medida que se iban realizando estudios geográficos, hidrográficos y astronómicos, lo que les hacía ser de gran utilidad para la navegación. No obstante, dichas cartas eran un medio, también, para precisar con mayor éxito la acción pirática o de guerra abierta contra las rutas comerciales españolas al señalarse dichas rutas, sobre todo las seguidas por las flotas. Como, por ejemplo, en el *Map of North America according to newest and most exact observations* (Londres, 1725), de Hermann Moll, se incluían planos de los puertos de La Habana, Portobelo, Veracruz, Cartagena de Indias y Acapulco, y junto al itinerario de la flota la explicación siguiente: “Aquí, una de las naves echa el ancla, para anunciar el Río Hacha que vienen los galeones e inmediatamente salen correos por tierra hacia Cartagena, Lima, Panamá, para que apronten los tesoros del Rey”. Y junto al plano de Cartagena. “Aquí los galeones permanecen generalmente sesenta días y desde aquí van a Portobelo, donde paran otros treinta, y entonces regresan a Cartagena desde donde, tras algunos días de estancia, navegan a La Habana para reunirse allí a la flota —que consta de un corto número de barcos— que van a Veracruz para embarcar allí las mercancías y efectos de aquel país”. SGE (Madrid).

(19) *Conversaciones* (10), p. 17.

(20) Ulloa a Bucareli, Veracruz, 25 de julio de 1776.

hacer paio desde las doce de la noche a las cinco de la mañana” (21). La fidelidad y el rigor de aquellas cartas de marear le verificaba tanto su admiración como su deseo de que en España hubiese técnicos y medios necesarios que eliminasen los múltiples errores que contenían las españolas y se realizasen del modo semejante. Se avistaba aquella mañana del verano de 1776 la isla de Anguila, de las Pequeñas Antillas. De allí, siguiendo la ruta al sur de las Grandes Antillas, se tomó aguada en Puerto Rico —desde donde se notificó a España las indicaciones de la flota y su ritmo de marcha: 56 días empleados. Veintitrés días después, tras haber padecido “cinco temporales desde que se descubrió la Anguila” (22) se avistaba Veracruz el 25 de julio. El ancla de la nave capitana se dejaba caer junto al castillo de San Juan de Ulúa exactamente a las 3 $\frac{1}{2}$ de aquella tarde (23).

La travesía se había, pues, verificado “sin el menor quebranto”. Y entrados y atracados los diecisiete navíos en Veracruz —“que con impropiedad se llama puerto” (24)— Ulloa se enorgullece, con justicia, de haber cumplido el viaje con toda felicidad y haber realizado la maniobra del atraque con tantos navíos sin percance alguno. La estrechez del puerto veracruzano y la violencia de los vientos extremaban la dificultad del atraque, máxime cuando se trata de evolucionar a un crecido número de embarcaciones. Tanto que muchas veces el peligro de naufragio se producía, precisamente, en casa. El propio Ulloa define al puerto de Veracruz como

“uno de los más difíciles que haya para amarrarse con seguridad, a causa de los nortes en la estación que reinan estos vientos. Practicase esto al abrigo de una muralla o cortina del castillo de San Juan de Ulúa, en unos argollones de bronce que para este efecto hay en la misma muralla y se dan hasta siete u ocho amarras de cable en ellas, procurando templarlos para que todos hagan fuerza con igualdad y aún en este modo no quedan navíos seguros, porque llegando a faltar una de estas amarras sucesivamente sucede con los demás, y el bajel es perdido. El modo de amarrarse es sumamente engorroso y costoso, por ser necesario forrar todos los cables con esteras, mudarlos estos aforros con frecuencia y mantenerlos flotantes por medio de almohadas de madera que se les ponen (25).”

Ulloa, en fin, podía felicitar y contentarse de que su travesía se realizase sin contratiempo alguno, en vidas ni en buques “cosa que rara vez se ha visto” (26). Tanto “porque los peligros por donde pasa la flota no son cortos:

(21) *Conversaciones* (10), p. 30.

(22) Ulloa a Bucareli, Veracruz, 25 de julio de 1776.

(23) *Idem, ibidem*.

(24) Bucareli a Ulloa, México, 31 de julio de 1776.

(25) *Conversaciones* (10), p. 69.

(26) Ulloa Bucareli. Veracruz, 25 de julio de 1776. En “*Conversaciones*”.

sólo Dios puede dirigir los aciertos. Las diligencias de los hombres son nada para conseguirlos. ¡Dios quiera continuarme sus divinos auxilios hasta el fin, como lo han sido hasta el presente!” (27). Llegaba, pues, a Veracruz con tiempo diligente y carga numerosa (28) y sin detrimento en los navíos. Incluso con salud la tripulación y pasaje, fácilmente lesionable por el rigor, las condiciones y la monotonía de la dieta alimenticia. El viaje se consideraba óptimo si a los éxitos anteriores se unía la conservación de la salud. La parquedad y rigidez de la dieta en alta mar, sostenida durante un tiempo prolongado, condicionaba a un deterioro proteínico y vitamínico que conducía con facilidad al escorbuto. Para eliminarlo se aconsejaba una alimentación a base de limón, que fue indicada por el célebre médico portugués Antonio Ribeiro Sánches en su *Tratado da conservação da saude dos povos* —publicado en París en 1756— y empleado por el propio Ulloa tres años después, en 1758, navegando por la Mar del Sur en aquel viaje que le llevaba hacia su destino de Huancavelica: “Zumo de limón y media hora después igual cantidad de aguardiente, uno y otro, poco” (29).

2. Descarga. Conexión con Jalapa

Las operaciones destinadas a la descarga de los efectos de las diecisiete naves —incluidas las dos de guerra que transportaban igualmente géneros— se efectuaron desde los días inmediatos a la llegada a Veracruz. Entraba directamente dentro de las atribuciones del comandante dirigir toda su complejidad. En la operación intervendrían todas “las lanchas de los navíos”, descargando primero los de guerra y siguiendo por los mercantes. La descarga sería atendida por todos los mercantes, pues “no será justo que habiendo gozado del beneficio común de la protección de los navíos de guerra, cualquier navío se quiera relevar de concurrir al alivio de otro siendo tan precisa la reciproca correspondencia entre todos” (30).

Sesenta y cuatro días se tardaron en efectuar la operación de la descarga. Se terminaba, exactamente, el día 3 de octubre de 1776 (31). A lo largo de su correspondencia privada con Bucareli, Ulloa le va comunicando las incidencias de la operación: ritmo de la descarga, su almacenamiento en Veracruz y su posterior y paulatina subida a Jalapa.

Los fardos de telas se desembarcaron en primer lugar. La flota transportaba 1.869 piezas de lienzos, que se descomponían en 71.918 tercios de ropa,

(27) Ulloa a Bucareli, Veracruz, 5 de marzo de 1777. En “Correspondencia”.

(28) “Navíos y carga de la Flota que se despacha al puerto de Veracruz, mandada por el Jefe de Escuadra don Antonio de Ulloa. Abril 1777”. AGI, México 2986.

(29) *Conversaciones* (10), pp. 224-225.

(30) Artículo IV de las *Instrucciones* a Ulloa.

(31) Ulloa a Bucareli, Veracruz, 8 de octubre de 1776. En “Correspondencia”.

242 de caserillos, 1.711 de crudos, 95 envoltorios y 12 barriles arpillados con ropa (32).

La mayor cantidad transportada, el hierro y herramientas: 21.045 quintales de hierro en barra y 153 de labrado las naves mercantes; 2.736 quintales los navíos de guerra; 7.120 quintales de acero los mercantes; 70 los de guerra (33). Gran número de piezas de metal: 564 quintales de clavazón; 47 de hilo de alambre y 47 de hilo en carretes; 2 yunques y 74 cajones con herramientas diversas; 32 barriles de hoja de lata. En segundo lugar, el vino y el aguardiente. La riqueza vitivinícola de la región occidental andaluza hace suponer, sin duda, que se traten de caldos de Jerez, Sanlúcar de Barrameda, Chiclana o de El Puerto de Santa María, en sus diferentes calidades de "finos", "manzanilla" y "oloroso", tal cual hoy. Aunque también de la región sevillana: vinos del Aljarafe y del condado de Niebla, fuertes, de elevada graduación aunque no de tanta calidad como los gaditanos: 4.800 barriles, sin especificar procedente (34). La importación de aguardiente es muy elevada: 16.607 barriles. Algo insólito cuando el capítulo de bebidas fuertes estaba debidamente representado en la propia Nueva España a través del aguardiente de caña y a pesar de contar con las prohibiciones de venta a la población indígena. Eso supone que entre blancos y mestizos se bebían tan elevada cantidad.

La calidad y la demanda del aceite, utilizando la cocina criolla preferentemente las grasas animales, justifica las 7.690 arrobas de aceite común. El capítulo de especias, a pesar de contarlas en las Indias, aunque de calidad algo gruesa, se completaba con 344.565 libras de canela y 9 cajones con azafrán. Interesante este capítulo por suponer que la primera proviene de fuentes de producción orientales, y por lo tanto también de fácil entrada por la nao de Manila; el azafrán era peninsular, proveniente de la zona de La Mancha, en pleno corazón geográfico de la Península.

En los restantes efectos entran productos de muy variada índole: 500 espadas, 370 fardos con bulas de la Santa Cruzada, 2.248 arrobas de cera, 77 arrobas de incienso, 386.000 piedras de chispa y productos fármacos.

Los navíos de guerra transportaban 2.481 quintales de azogue. Elemento indispensable a los mineros y a la propia producción de plata, la exporta-

(32) "Efectos de la Flota que han salido de Veracruz a Jalapa, del 6 de agosto al 18 de diciembre de 1776". Real Academia de la Historia (Madrid). Correspondencia por la vía reservada de don Antonio María de Bucareli, tomo 68, fol. 164, Ms. 9/4375.

(33) 1 quintal=100 libras=46 kilos. La pormenorización de la carga en (28).

(34) Dentro de este capítulo de importación de vinos, algunos procederían de otras zonas, sin duda. Para determinados consumidores sería rentable al comerciante importar reputados vinos —ya españoles (Rota, Málaga, Cariñena, Priorato, Valdepeñas, Rioja, etc.), ya extranjeros— de otra procedencia: tal como efectuó el propio Ulloa con vinos de Burdeos y que ofreció al Virrey ("Correspondencia", carta n.º 21). La frugalidad de Bucareli y su régimen de vida, austerísimo, le hicieron rechazarlo: "Me regala Vm. vinos exquisitos y yo se lo agradezco, sin embargo de que solo bebo agua fría; y que haciéndome comer solo, no tengo ni aún el gusto y distracción que da la mesa" ("Correspondencia").

ción del cinabrio de Almadén tiene una justificación de primer orden: tanto que una exportación específica de este mineral se efectuó en urcas, denominadas “de azogues”, para matizar el principal producto exportado por ellas. No obstante se aprovechaba cualquier oportunidad para acallar tanto la demanda novohispana como las reclamaciones del virrey, atendiendo a aquéllas que corrían, caso de dificultarse los envíos, el miedo de trabajar a bajo rendimiento o por medios antiguos y costosos. Los riesgos de la navegación y la escasa exportación del mercurio peruano fueron una de las causas de los precios, algo elevados, en las ventas del azogue y de la actividad que se desató en la Nueva España procurando encontrar cinabrio en el propio virreinato (35).

Por último, papel: 182.886 resmas, que acusa, bien a las claras, la necesidad de la producción literaria novohispana, junto a 244.000 plumas de escribir. Y libros, 283 cajones conteniendo libros, en los que, infelizmente, no se indican los títulos de la literatura que exigía el afán cultural mexicano. Sin duda, algunos religiosos; pero los más, libros de pensamiento y de reflexión y crítica, de política económica e histórica: tal vez alguno clandestino: *La lettre à d'Alembert*, de Diderot; *l'Essai sur les mœurs*, de Voltaire; la *Encyclopedie* francesa, la *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des europeens dans les deux Indes*, del abate Raynal. Y técnicos. Y mucho Feijóo, que es el máximo representante ilustrado y el primordial responsable de la renovación cultural y política de España y sus Indias.

* * *

Flota y feria eran vinculantes. Aunque en la evolución de ésta operasen importaciones que entraban en el reino por otras vías —navíos de registro, contrabando—, la gran ocasión de movimiento de numerario y efectos se realizaba en Jalapa desde las semanas siguientes a la llegada de cada convoy, por lucrarse de las exenciones de ciertos impuestos y otras ventajas. Una encontrada rivalidad enfrentaba los comercios novohispanos y andaluz, pero a pesar de ello ambos comercios temían los anuncios de comercio libre que se propalaban (36) y que restarían la dirección a determinadas minorías comerciantes que hasta entonces lo habían monopolizado. Las subidas de efectos de Veracruz a Jalapa deberían realizarse escalonadamente. Los ritmos pueden seguirse —casi mensualmente desde agosto de 1776— a

(35) M. F. Lag. 1969 “La búsqueda del azogue en el México colonial”. *Historia Mexicana*, México, XVIII, n.º 4, pp. 473-484.

(36) “La feria ha tenido contrarios: por lo crecido de la carga de flota, por la agitación de los negocios públicos, por las voces del comercio libre y por las ideas de los flotistas de que se declaraba la guerra”, comentario que Bucareli transmite a Ulloa en carta fechada en México a 5 de enero de 1778, “Correspondencia”, n.º 128, y que traduce bien las diferencias de sentimientos y de la buena información de los comerciantes. El *Reglamento y aranceles reales para el Comercio Libre de España e Indias* se publicaba el 12 de octubre de 1778.

través de los informes oficiales de Ulloa al virrey (37). En su correspondencia privada Ulloa va dejando oír la voz de los flotistas y sus lamentaciones por falta de operaciones (38) y también la del virrey, que no se deja conven- cer (39).

(37) Las autoridades de hacienda de Jalapa transmitían, igualmente, los pormenores de la feria y el Virrey enviaba relación detallada al Ministro de Indias. Tal documentación, para la flota que nos ocupa, en AGI, México 2987 "Expediente de flota y sus incidencias. 1777-1778".

Una documentación de extraordinario interés y muy poco utilizada se halla en la Real Academia de la Historia (Madrid). Todas las copias de los informes, cartas y demás documen- tación oficial despachada por el virrey Antonio María Bucareli en sus nueve años de mando en la Nueva España se encuentran recogidas en 112 volúmenes, ricamente encuadernados, y avalados todos ellos por la firma del secretario del virreinato don Melchor de Peramás. Docu- mentación que bien requeriría, por lo menos, su catalogación, ya que daría, en ciertos aspec- tos, mucha luz a facetas poco claras o poco analizadas por defecto de la restante documenta- ción, dispersa o escasa.

(38) En agosto 1776: "aún no parece que es tiempo de que los compradores acudan a ha- cer sus empleos" ("Correspondencia"); en 23 diciembre 1776 "veremos en la abertura de cami- nos cómo se pueblan para esa capital, sin embargo la flota ha sido demasiado crecida y no conviene tanto de golpe". En Veracruz las primeras ventas "sólo la hacían subir a 14.000 pie- zas y por la noticias que Vm. me da fue de una séptima parte más, correspondiendo su valor con el exceso al importe del que tuvo la flota antecedente". En febrero 1777 "puede que a los úl- timos meses se ponga en movimiento el negocio de ventas". En marzo, "las ventas de Jalapa es cierto que están paradas. Veremos en el mes que viene si se avivan. Los flotistas así lo esperan y de lo que más se quejan es de los plazos que pretenden los compradores, hasta la flota veni- dera, que es la causa de no determinarse a vender. No puedo discernir este punto cuando con- sidero que debe haber mucho caudal en el reino y no es regular que quede en él al irse la flota". En abril, "según me informan la dificultad de las ventas no consiste en los precios y sí en los plazos, que pretenden extenderlos hasta tres despachos, que es el de la flota futura; y en estos términos, ni aún en los de dos despachos a ninguno tiene cuenta vender. No lo extraño a vista de que los aguardientes no se venden, por pretender que la paga sea con plazo, cosa que nunca se ha visto: éste es el inconveniente de las flotas tan crecidas como la actual. Si sólo hubiera consistido en siete y ocho marchantes y los dos de guerra, ya se hallaría todo evacuado. El rei- no se hallaría proveído con proporción a lo que consume y los efectos serían frescos".

Durante el mes de septiembre de 1777, Ulloa, como observador directo, escribe al virrey desde la propia Jalapa: "Esto no parece lugar de feria: no se ve concurrencia, que sería regular, ni se hacen ventas. Créese que hasta fines de noviembre o diciembre no acuden los comprado- res; pero siempre les ha sido muy fácil a ambos comercios la demora, con la cual esperan co- brar lo vendido y que la venta última será mayor teniendo este mes tiempo los concurrentes para expender los efectos y para recaudar su importe." Sin embargo, en los primeros días de diciembre, "en Jalapa no aparece un alma. Los compradores que ha habido, sobre precios ba- jos, pretenden al fiado, con plazos de 18 y 24 meses. Y en estos términos están resueltos a que- darse los flotistas. Tampoco se pagan los plazos cumplidos de la primera venta y así no acuden al registro".

(39) En diciembre 1776: "de feria parece que aún se había hecho poco, porque se observa- ban mutuamente los comercios. En lo que queda de mes veremos más claro y entretanto vivo sin cuidado". ("Correspondencia"). "La primera salida de efectos vendidos excede de 16.000 piezas y excede el equivocado valor que le dan en 6.250.000 pesos de lo que sucedió en la ante- cedente, que no completó los 6.000.000. Y aún me avisan continuaban con tesón los compra- dores: hechos que deben asegurarnos para lo sucesivo y, aun para mí, suficientes a desvanecer cuidados". En febrero 1777, Bucareli reconoce que "las ventas han aflojado, pero Vm. puede conocer el motivo en todos los recelos que abulta el comercio" y "la feria no va mal, aunque

Vinculación entre flota y feria que requería la disponibilidad de un serio servicio de arriería y de infraestructura. Tanto en el caso del traslado a Jalapa y su distribución por las diferentes provincias de la Nueva España, como en el caso de la preparación de las exportaciones novohispanas y su traslado a Veracruz para el tornaviaje. El primer caso fue diligenciado por el virrey a través de diferentes bandos:

“1776. 21 de agosto. *Bando con inserción de artículos formados por el Superintendente de la Aduana de Veracruz, don Miguel Páez, para la observancia del comisario de guías destinado a Jalapa* (40).

1776. 29 de agosto. *Bando en que se prescriben los modos y medios para la descarga de efectos, conducción de productos, feria de Jalapa, actitud de conductores, arrieros, traficantes y viandantes* (41).

1776. 30 de septiembre. *Bando por el que se prorroga el término para la subida de efectos a Jalapa e internación al Reino* (42).

1776. 27 de noviembre. *Bando sobre permiso de venta de efectos en Jalapa y extracción de los que corresponden a vecinos del Reino* (43).

1777. 8 de enero. *Circular a los Justicias nombrando los interventores por Real Hacienda, de los efectos de flotas que entren en sus términos para el cobro de aquel derecho* (44).”

3. Tornaviaje

Concluidas las operaciones pertinentes a la reparación y puesta a punto de los navíos de guerra, procedía fijar la fecha de salida para iniciar su tornaviaje. Varias razones dilataron la salida de la flota: inseguridad en el mar, a causa de la coyuntura internacional —guerra declarada y abierta en 1776 entre España y Portugal; rebelión de las Trece Colonias contra Inglaterra y tensión entre ésta y Francia—; discordancia entre la fecha indicada a Ulloa y la fijada por el virrey; serias averías encontradas en el caso del navío capitana de flota *Dragón*.

podiera ir mejor” (*Idem*, carta 58). En abril, “de flota, no tenga Vm. cuidado. Los comercios se acomodarán y nunca sabremos la realidad de los hechos, ni distinguiremos con seguridad lo que conviene”. Y en octubre, “¡si nos gobernásemos por los comercios no acabaríamos nunca! Su máxima constante es la de la queja, la de que se pierde y la de que no se cobra. Y contra esto tenemos los grandes caudales que han bajado, los muchos vecinos que están en Jalapa para comprar y las ningunas ejecuciones que vemos de plazos cumplidos que no se hayan satisfecho”.

(40) AGN. *Bandos*, vol. IX, fols. 266-267.

(41) Archivo General de la Nación, *Bandos*, volumen IX, fols. 253-257v.

(42) AGN. *Bandos*, vol. IX, fols. 294-295.

(43) AGN. *Bandos*, vol. IX, fols. 377-378.

(44) AGN. *Bandos*, vol. X, fols. 3-4.

El *Proyecto* de 1720 especificaba que las flotas saliesen de Veracruz para La Habana, lo más tarde, el 15 de abril de cada año. Un bando de Antonío de Bucareli especificaba, por el contrario, que los registros de mercancías se cerrarían el día 1 de octubre de 1777 (45), por lo que la flota saldría breves días después. En una razonada carta de Ulloa al Ministro de Indias (46) especificaba lo impropcedente de esta segunda fecha, aun cuando hubiese ejemplos anteriores: las flotas mandadas por Andrés del Pez, Andrés de Urriola y Luis de Córdoba, por ejemplo, lo habían hecho durante los meses de noviembre de los años 1706, 1711 y 1772, respectivamente, pero expuestos a

“los peligros que ofrecen los temporales, desde el instante en que se piensa al desamarrar los navíos de este crítico paraje hasta que largan el ancla en la bahía de Cádiz; acá se emprende el viaje en la estación que reinan los nortes con furia, se va a pasar el canal de Bahamas con los mismos peligros y se llega a las costas de España en lo fuerte de los vendavales, que es el tiempo más climatérico del año para tomar la bahía, por causa de ser vientos de travesía y de la cerrazón que causan en las costas (47).”

Y prueba de ello se tuvo en la flota de 1772, que sufrió serios desperfectos (48). El Ministro de Indias rectificaba su orden de 13 de noviembre —en que aprobaba la salida en 1 de octubre— deseando que se adelantase al mes de abril de 1777 (49). El propio Virrey contestaba el 26 de abril de ese mismo año exponiendo la imposibilidad material de dicha salida —“ni por la habilitación de los buques, ni por el estado de las negociaciones” (50), quedando ésta fijada cuando los inconvenientes se venciesen y en el momento más idóneo.

La travesía, empero, debería realizarse procurando obtener “seguridad y

(45) Bando del virrey Antonio María Bucareli. AGN, *Bandos*, vol. X, fols. 79-80.

(46) Ulloa a Gálvez, Veracruz, 19 de agosto de 1776. AGI, México 2986.

(47) *Idem, ibidem*.

(48) Lo mismo había ocurrido a la flota 1765/1766. En 1766 el Marqués de San Leonardo, marino, escribía a su hermano Pedro Fitz-James Stuart, Duque de Berwick y de Alba, en París: “La flota, que salió de Veracruz el 26 de agosto, y que habiéndola dado un temporal por el sur, en la altura de El Negrillo, se vio un navío de ella desarbolado de un mastelero por dos navíos de su conserva: con trabajo llegaron a La Habana en septiembre”. Citado por José Cepeda Adam en “La política americana vista por un cortesano de Carlos III”. *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1964, XXI, p. 441.

(49) Orden del Ministro de Indias al Virrey, Madrid, 21 de diciembre de 1776. AGN, *Reales Cédulas*, vol. 109, exp. 162.

(50) Bucareli a Gálvez, México, 26 abril 1777, despacho 2878. RAH. Correspondencia de Bucareli, tomo 73, ms. 9/4380.

brevedad" (51). Ambas cosas se perderían en el caso de que la flota contuviese mercantes de "poco andar y menos barlovento... pues no sólo retrasan el viaje sino que lo pueden poner en contingencias en que se hallen" (52). La salida, pues, se haría a principios de 1778, por los meses de enero o febrero, en pleno invierno, por lo que convenía una navegación "sin sujeción de buques que retrasen la llegada".

Serías averías se encontraron en los navíos de guerra. Falto el *Dragón* de "estopas en las costuras de cabeza y batideros de toda y codaste" (53). Las reparaciones coincidieron, muriéndose octubre de 1777, con la persistencia y violencia de los vientos en el puerto de Veracruz: sobre todo uno que ocurrió durante la noche del día 26, que provocó el hundimiento de cuatro mercantes.

El derrotero venía indicado en orden despachada el día de Nuestra Señora de la Merced. La peligrosidad del mar ataba, necesariamente, al marino a ser un permanente devoto. Promesas y exvotos de hombres amenazados por el mar se encuentran en todos los santuarios. La primera promesa marinera americana la hizo el propio Almirante Cristóbal Colón, que se acercó al monasterio de Guadalupe (Cáceres) para cumplir algún voto realizado en momentos de inquietud o de zozobra en su viaje descubridor.

La flota debería hacer escala en La Habana y luego, después de remontar el canal de Bahamas, acercarse a Canarias. Una derrota inusual, "por haber sabido que hay novedad en Europa" (54). En caso de peligro, en Canarias se dejaría el tesoro que transportaba la flota a buen recaudo, para irlo posteriormente llevando a la Península en diversos navíos. El mismo tesoro debería ir repartido entre los dos navíos de guerra hasta La Habana y allí, a otros dos, para —en caso de eventualidad— pudiera salvarse alguno de los cuatro navíos (55). No obstante el volumen de lo exportado era realmente crecido: por cerca de veintidós millones de pesos, de lo que Bucareli y Ulloa se enorgullecen de haber conseguido: el primero activando la labor acuñadora de la Casa de la Moneda, de haber saneado la hacienda del virreinato y de propiciar diferentes actividades que engullían parte del erario, pero de haber agilizado el comercio capaz de enviar montos crecidos de pasadas y futuras operaciones mercantiles; Antonio de Ulloa, transportando tamaña cantidad.

(51) Ulloa a Gálvez, Veracruz, 27 de agosto de 1777. AGI, México 2987. La respuesta del Ministro de Indias no la recibió Ulloa; ya había dejado Veracruz cuando llegó la contestación: "Enterado el Rey de las reflexiones que expone V.S. en su carta de 27 de agosto y en consecuencia de las órdenes que están dadas, me manda S.M. prevenir a V.S. que con los buques de guerra de su mando, que conducen el tesoro de la flota, no dé conserva a otros algunos, siendo el ánimo de S.M. que V.S. acelere su viaje a España sin perder instante. Madrid, 13 diciembre 1777."

(52) Ulloa a Gálvez, Veracruz, 27 de agosto de 1777.

(53) Ulloa a Gálvez, Veracruz, 31 de octubre de 1777. AGI, México 2987.

(54) Gálvez a Ulloa, San Ildefonso, 24 septiembre de 1777. AGI, México 2987.

(55) Gálvez a Diego Navarro, Gobernador de La Habana. AGI, México 2987.

La flota —la última flota de Indias— entraba en Cádiz el 29 de julio de 1778, después de 186 días de navegación. Las incidencias del tornaviaje pueden conocerse a través de las cartas que Ulloa envía al virrey. Había salido de Veracruz el 16 de enero de 1778. A La Habana llegaba el 13 de febrero, haciendo en aquel puerto “la entrada más hermosa y feliz que jamás se haya visto”. El 12 de marzo salía de La Habana para —siguiendo una derrota infrecuente— recalar en Santa Cruz de Tenerife, gastando en esa travesía 74 días (56). Falto de aguas y de víveres, con vientos contrarios, provocaba la entrada en Canarias. La flota había subido a los 42°; casi un mes con vientos de popa “en que no se pudo adelantar nada”, acercándose al cabo de San Vicente y descendiendo al cabo Caucín o Cantín (Marruecos) para entrar en Canarias sin percances notables. La flota, en fin, a pesar de haber realizado un tornaviaje técnicamente perfecto, empleaba 186 días en realizarlo. Todo ello porque

“habiendo sido conveniente regresar sin descubrir tierra alguna y evitar cuantas embarcaciones se avistaron, para que no tuviesen conocimiento de ser la flota, dirigiéndome en derechura a la isla de Tenerife fue preciso hacer la navegación distante de las Terceras y no pudiendo practicarse por el paralelo, por ser contrarios los vientos *brisas* o *Este*, fue preciso ir a buscar la sonda del Cabo Cantín, en la costa de Africa, para no exponer el viaje a las contingencias y graves inconvenientes que se seguirían si no se acertaba a dar con ella en la recalada. Esto obligó a hacer una derrota muy extraordinaria y nunca hasta entonces practicada (57).”

La inquietud que había producido su tardanza —que no su lentitud, porque los viajes ultramarinos quedaban obligatoriamente hipotecados por las condiciones de la navegación a vela— quedaba reflejada en las expresiones y manifestaciones devotas del propio Antonio de Ulloa: se había encomendado a Nuestra Señora de los Remedios (58), pero, sobre todo, a Nuestra Señora de Guadalupe —imitando, sin duda, a Bucareli (59)— “para que me saque con felicidad de este empeño, mediante su divina protección” (60), en-

(56) Ulloa a Bucareli, Santa Cruz de Tenerife, 22 de mayo de 1778. En “Correspondencia”.

(57) *Conversaciones* (3), pp. 30-31.

(58) El Virrey Bucareli encargaba una novena a la Virgen de esa advocación para pedir por la protección de la flota. Noticia dada por Ulloa a su paisano en carta de 7 de enero de 1778, en “Correspondencia”.

(59) Es conocida la proverbial devoción que el Virrey profesó a la Virgen de Guadalupe, hasta el punto de desear ser enterrado en su santuario. Como muestra personal, el mejor regalo que ofrecía a su sobrina era un excelente cuadro de Francisco Antonio Vallejo de la Señora: devoción que trasciende en su epistolario: “Correspondencia”, cartas núms. 124, 138.

(60) Ulloa a Bucareli, La Habana, 7 de marzo de 1778. “Correspondencia”.

cargando un novenario, en Cádiz, a dicha Virgen en acción de gracias, declarando

“confesaré que su intercesión ha sido medio para que se logre una felicidad tan completa, como lo manifiesta el hecho de no ser la diligencia la que nos ha libertado de los desastres que se temían, sino la providencia del Altísimo que, dilatado el viaje contra los esfuerzos de nuestros deseos, la ha conducido segura y sin peligro (61).”

Como compensación a la tardanza del tornaviaje, Ulloa y sus colaboradores —Joaquín de Aranda, capitán de fragata, y Pedro Winthuisen, teniente de navío— encontraban la satisfacción de haber verificado un experimento astronómico importante capaz de

“perfeccionar el conocimiento de la física celeste y determinación de la longitud del Cabo de San Vicente, que no estaba bastante asegurada, sin embargo de ser un punto de los más notables de la tierra y de los más frecuentados en las navegaciones (62).”

El 24 de junio de 1778 podían analizar un “eclipse de sol, por primera vez observado y medido desde el mar”, que tenía, además, particularidades extraordinarias:

“el admirable fenómeno de un ánulo que le llamaremos refractario por distinguirlo del verdadero *anular*, en donde el disco del sol es el que lo forma, y otro fenómeno aún más raro, consistiendo en manifestarse el disco del sol como por un agujero muy pequeño hecho en el de la luna, antes de parecer por el limbo de este planeta (63).”

Esta última circunstancia, como “es muy propio darle el mismo nombre para que quede así distinguido a la posteridad y que se sepa el tiempo y las circunstancias en que acaeció el fenómeno”, Ulloa lo bautizaba *Caverna luminosa lunar del navío El España* por haber sido desde ese buque analizado. Observación que fue enviada a diferentes sociedades científicas y, sobre todo, a aquellas a las que pertenecía Ulloa, ya como académico de número, ya

(61) Ulloa a Bucareli, Cádiz, 17 de julio de 1778. “Correspondencia”.

(62) *El eclipse del Sol con el anillo refractario de sus rayos. La luz de este astro vista a través del cuerpo de la Luna o antorcha solar en su disco. Observado en el navío “España”, mandado por el Jefe de escuadra don Antonib de Ulloa y practicada la observación por el mismo general, con asistencia de otros oficiales del mismo navío en 24 de julio de 1778.* Madrid, Imprenta Antonio de Sancha, 1779, p. 2.

(63) *Idem.* p. 1.

como correspondiente: Academia Real de las Ciencias de París, Real Sociedad de Ciencias de Londres, Academia de Ciencias y Bellas Letras de Berlín y la Academia de Ciencias de Estocolmo.

La última flota de Indias, de la mano de Antonio de Ulloa, realizando un viaje técnicamente perfecto, cerraba en Cádiz, con un volumen de cerca de 22 millones de pesos (64) —cifra que hay que corregir en las apuntadas por Real y Vázquez de Prada— el prolongado sistema de la comunicación agrupada transatlántica.

(64) Exactamente 21.960.092 pesos. Su especificación señala un millón de pesos, Referencia que toma Vázquez de Prada.