

JUAN IGNACIO DE MADARIAGA ARÓSTEGUI: UNA VIDA AL SERVICIO DE LA REAL ARMADA

María Dolores HERRERO GIL
Doctora en Historia Moderna

A modo de introducción

Andrés de Madariaga Franquelin era natural de Busturia, en Vizcaya, lugar cercano a Bermeo, donde había nacido su mujer, Ángela de Aróstegui Urza. Ambas familias se encontraban sólidamente asentadas en esa zona desde tiempo que calificaban de inmemorial. Constaba que en la iglesia parroquial de Nuestra Señora Santa María de la Antigua existían asiento preeminente en el lado de la epístola y sepulcro junto al altar mayor, en la primera hilera de las sepulturas, que correspondían a la casa torre solar infanzona de Madariaga. Sus armas eran cinco roeles en campo azul, jaquelados de oro, intercalados con cuatro estrellas de oro y todo orlado con eslabones de cadena azules en campo de oro (1).

Andrés de Madariaga Larrea era citado como bisabuelo de los pretendientes Juan Antonio y Juan Ignacio de Madariaga Aróstegui, que en el año 1758 aspiraban a conseguir el hábito de Santiago. No aportaron los interesados ningún dato sobre la profesión del referido, pero sí acerca de la de su abuelo, José de Madariaga Uribe, teniente coronel de Artillería de Su Majestad, y la de su padre, Andrés de Madariaga y Franquelin, que coincidía con el anterior en categoría y cuerpo, haciendo especial hincapié en la condición de hijosdalgo de noble linaje que les correspondía como vizcaínos (2) y de la importancia de la familia materna, siendo la de Aróstegui de Bermeo casa infanzona de pariente mayor y cabo de armería (3).

(1) Archivo Histórico Nacional (AHN), Órdenes Militares, Santiago, 4.745, caja 902, nº 23. Sobre el apellido Madariaga véase GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano americana*. Antonio Marzo, Madrid, 1919-1993, tomo LII, págs. 143 y 155-158

(2) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: pp. 165-166.

(3) GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: tomo XII, p. 6

La familia Madariaga Aróstegui se completaba con la existencia de dos hijas: Ana María, casada con su primo, Isidoro de Mendoza y Aróstegui, y María Ignacia, mujer de Juan Tomás Hurtado de Mendoza, que debía ser, a su vez, pariente del anterior, cerrándose el círculo de vínculos familiares.

Juan Ignacio, el primogénito, nació en 1717 (4). Teniendo el cargo de capitán de fragata de la Real Armada se encontró involucrado en misiones de particular importancia, que le hicieron temer por su muerte en campaña. No obstante, falleció en el Departamento de Marina de la Real Isla de León siendo capitán de navío mayor general de la Real Armada y comendador de Castrotorafe de la Orden de Santiago (5). La concesión del hábito está datada el 24 de octubre de 1758, y la toma del mismo, el 13 de diciembre siguiente. Una importante parte de su vida se desarrolló en Argentina durante los años de gobierno de Bucarelli y le correspondió el encargo del ataque a las Malvinas de 1770.

Estuvo casado con doña Concepción de Iturrigaray, hija de Joseph de Iturrigaray, que ostentaba el cargo de factor general de la Real Compañía de La Habana (6), y de doña Manuela de Aróstegui, en una nueva manifestación endogámica. La familia de su esposa, de acreditado linaje (7), gozaba de una preeminente situación social en la ciudad de Cádiz, donde se había asentado en la anterior generación. Uno de sus hermanos, José Joaquín, llegó a ser virrey de Nueva España.

El matrimonio no tuvo descendencia, por lo que al fallecimiento de Juan Ignacio, acaecido en 1771, el mayorazgo familiar pasó a la línea de su hermano Juan Antonio, que en 1775 fue nombrado marqués de Casa Alta (8), título que, en un principio, se había solicitado con la denominación de marqués de Colonos, porque el interesado destacaba entre sus méritos personales el de haber establecido a sus expensas una población de los mismos en la Real Isla de León (9).

El inicio de una carrera (1740-1752)

Atendiendo a tan reconocidos méritos familiares, Felipe V otorgó en 1740 el nombramiento de alférez de navío a Juan Ignacio, suponiéndole suficiente-

(4) *Ibidem*, tomo LII, p. 157.

(5) Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), San Fernando, 39, folios 49-60. Testamento otorgado por su viuda en virtud de poder, fechado el 5 de abril de 1771.

(6) RUIZ RIVERA, Julián: p. 57.

(7) AHN, Ordenes Militares, Casamiento, expediente 10.193. Ver igualmente las disposiciones testamentarias de Concepción: poder para testar mutuo otorgado en 1759, AHPC, Cádiz, 5.754, folios 898-901 v., y poder otorgado en 1771, en AHPC, Cádiz, 5.765, folios 322-325.

(8) AHN, Consejos, Títulos del Reino, libro 628. Iba precedido de la concesión del título de vizconde de Solares. Datos sobre los pagos de derechos en AHN, Consejos, legajo 5240 expediente 13, y legajo 11760, expediente 16, y en AHN, Hacienda, Serie General, 3593, expedientes 166 y 283.

(9) Archivo General de Simancas (AGS), Gracia y Justicia, legajo 872; AGS, Dirección General del Tesoro, Mercedes de la Cámara, inventario 3, legajo 34.

mente preparado al haber cursado dos años de estudios de filosofía, tres de leyes y uno de náutica. Fechado en San Ildefonso el 20 de septiembre, figuraba en el mismo que se le destinaba al mando de la fragata de aviso nombrada *Nuestra Señora del Carmen* que, por cuenta del Consulado de Cádiz, se encontraba dispuesta a zarpar en el puerto de San Sebastián (10). El documento, firmado por Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, indicaba que los pliegos con las correspondientes órdenes le serían entregados por don Manuel de las Casas y Laquadra, intendente de Marina del puerto cántabro.

La fragata donde comenzaba su carrera, armada con catorce cañones, salió de Pasajes hacia Cartagena de Indias para avisar de que se dirigía hacia aquella plaza la armada inglesa al mando del almirante Vernon. Aunque dicha escuadra salió de las islas al mismo tiempo que Madariaga lo hacía de España, la rapidez de este, que llegó a su destino veinticinco días antes que los enemigos, posibilitó que se prepararan defensas en Bocachica y en el cerro de San Lázaro, consiguiéndose una gloriosa victoria. Años más tarde, Sebastián de Eslava, virrey del Nuevo Reino de Granada, certificaba la actuación de Juan Ignacio: desde el 16 de febrero de 1741 en los navíos, hasta que se echaron a pique para que no se apoderase de ellos la armada inglesa, y posteriormente en tierra, como teniente de batallones (11).

En 1744, siendo ya Ensenada ministro de Marina, Juan Ignacio fue destinado a La Habana para reforzar la escuadra del teniente general Andrés Reggio. Para desempeñar este nuevo encargo se embarcó en Cartagena de Indias, el día 27 de noviembre, en la fragata de veinte cañones denominada *La Concepción Francesa*, capitaneada por Pedro Elizagarate y que contaba con una tripulación de 162 hombres. El 12 de diciembre fueron atacados en el cabo de San Antonio por el capitán inglés Thomas Frankland, que posteriormente llegó a alcanzar el grado de almirante, pereciendo 41 españoles en las siete horas que duró el combate, en el que resultó doblemente herido Juan Ignacio en una mano.

Agotadas las municiones y desarbolado el palo mayor, fueron apresados y se les abandonó en la isla Cayo de Sal, en medio de los dos canales de Bahamas, a 50 leguas de La Habana, con escasísimos víveres y agua. En tan urgente situación, Juan Ignacio, en un bote de tres remos olvidado por el enemigo, llegó a La Habana tras siete días de continuos peligros, consiguiendo la ayuda necesaria para salvar a sus moribundos compañeros.

A partir de esa fecha fueron varios los trabajos realizados con éxito. En febrero de 1745 fue enviado a La Coruña en la fragata *Santa Bárbara*, de la Compañía de Caracas, y el 22 de mayo se le entregó el mando de la fragata *El Santo Cristo de la Veracruz*. En este destino se ocupó en varias ocasiones de la entrega de importantes documentos confidenciales, teniendo que atravesar

(10) Si no se especifica expresamente otra fuente, las anotaciones referentes a Juan Ignacio constan en la descripción de sus méritos aportada por su hermano tras su fallecimiento. Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional (SNAHN), Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146.

(11) *Ibidem*, certificación número 3.

en tres ocasiones el Atlántico en guerra en el breve plazo de trece meses, tocando en los puertos de Cartagena de Indias, Veracruz (12), La Habana, La Coruña y Cádiz. Con posterioridad a 1750, desempeñó encargos de relevancia cada vez mayor y carácter secreto, en una ocasión en Liorna, en otra, en Toscana. Hallándose en Florencia, se le envió a Nápoles y de allí a Calabria en varias comisiones, entre ellas el embarco de los materiales necesarios para la construcción de embarcaciones, que había quedado en suspenso por muerte del hasta entonces responsable.

La expedición de límites y la actividad corsaria (1753-1760)

En 1753 anduvo al corso en el Mediterráneo, al mando del jabeque del rey llamado *El Valenciano*. Pero ese mismo año fue destinado a la expedición del norte, una de las resultantes de la aplicación del Tratado de Madrid de 13 de enero de 1750 que otorgaba a Portugal el área de influencia del Amazonas y a España la del Plata. Los límites de influencia debían seguir el curso de los ríos y montes más notables, y su determinación sobre el terreno quedó encomendada, por real cédula de 19 de junio de 1753, a dos grandes expediciones compuestas por comisarios de ambas naciones acompañados de cartógrafos, dibujantes y astrónomos. Una se ocuparía de la línea desde los montes de Guayana hasta la boca del río Jaurú, y la otra desde allí hasta Castillos Grandes, en el actual Uruguay.

Juan Ignacio embarcó en Cádiz en la fragata *La Concepción*, alias *El Punto Fijo*, también llamada *La Veneciana* (13), a las órdenes del jefe de escuadra don José de Iturriaga (14), comisario principal de la expedición del norte, con destino a Cumaná. Salieron el 15 de febrero de 1754 a las 07.30 (15), existiendo discrepancias sobre la fecha de llegada a su destino tras unos cincuenta y cuatro días de navegación. Parece probable que la llegada correcta se produjera el 9 de abril. Juan Ignacio fue el primero en bajar a tierra, portando una real cédula dirigida al gobernador de Cumaná, don Mateo Gual (16). Paradójicamente, el principal

(12) En 1746 tenemos noticias de su llegada a Cádiz desde Veracruz. Archivo General de Indias (AGI), Inventario de los registros de venida de Veracruz y San Juan de Ulúa.

(13) LUCENA GIRALDO, Manuel: *Laboratorio Tropical: la expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*. Monte Ávila Editores Latinoamérica y Consejo Superior Investigaciones Científicas de España, Caracas y Madrid, 1991, p. 127.

(14) AGI, Contratación, 5496, N.2, R.2. Consta que con Iturriaga navegaban 25 pasajeros y 12 criados.

(15) SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar.

(16) RAMOS PÉREZ, Demetrio: *El Tratado de Límites de 1750 y la expedición de Iturriaga al Orinoco*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1946, p. 91. Esta obra facilita gran cantidad de información sobre los expedicionarios y los problemas económicos y de gestión que encontraron, principalmente por la actuación del gobernador Gual. Por ejemplo, consta que varias *generalas*, entre ellas las de Juan Ignacio, fueron retenidas en el puerto, impidiendo así su venta.

artífice de la expedición, José de Carvajal y Lancaster, ministro de la Secretaría de Estado, fallecía un día antes de la llegada de los enviados a tierras americanas (17).

De esta expedición, en la que destacó la labor llevada a cabo por el naturalista Löffling, formaban parte cuatro comisarios: José de Iturriaga, Antonio de Urrutia, José Solano y Eugenio de Alvarado. Urrutia falleció el 3 de diciembre de 1754 (18), siendo nombrado Juan Ignacio para sustituirle (19). Su actuación en este nuevo desafío parece ser la de un hombre muy hábil en sus relaciones personales, granjeándose la confianza del máximo responsable, que le envió en enero de 1755 a La Guaira (20) para solucionar algunos de los problemas económicos que ponían en peligro la expedición (21). Ese mismo año era designado su hermano Juan Antonio para ocupar el puesto de administrador de Correos en la ciudad de Cádiz, de sumo significado por la posición privilegiada de la plaza, sede del monopolio comercial con América.

En 1756, habiendo sido encargado de sacar el plano del interior de la provincia de Caracas, penetró hasta la medianía del río Orinoco, por el que bajó 200 leguas para reunirse con los demás expedicionarios (22), encontrándoles en el raudal llamado Muitaco, después de seis meses de penosísimos viajes por bosques y ríos desconocidos. El año siguiente fue enviado a reconocer y sacar planos del río Amazonas y de los raudales y saltos del alto Orinoco, por donde debía pasar la expedición (23). De dicho reconocimiento concluyó Madariaga la gran dificultad que encontrarían las embarcaciones para realizar el proyectado viaje.

Ultimadas estas misiones de índole cartográfica, recibió el encargo de viajar a España. La orden, fechada el 9 de febrero de 1757 en Cabruta, estaba firmada por Iturriaga. Se le instruía para embarcar en la lancha del rey *Las Planes* y pasar a La Guaira, Trinidad y Margarita, tomando nota de todas las observaciones que pudiesen ser útiles al real servicio. Con posterioridad debía dirigirse a la corte para informar al secretario de Estado de cuanto ocurría en la expedición y de las dificultades que existían para llegar al punto de reunión con los comisarios portugueses (24).

Madariaga partió de La Guaira el 23 de abril de 1757 en el navío *Santa Ana*, llegando a España en junio del mismo año (25). A su llegada el panora-

(17) LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 146.

(18) *Ibidem*, p. 108.

(19) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 13.

(20) LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 111, y en referencia a su condición de interino, p. 174.

(21) RAMOS PÉREZ, Demetrio: p. 116.

(22) Según afirma Demetrio Ramos, utilizando fuentes del Archivo General de Simancas, reconoció los ríos Apure, Cuchiberro, Caura y Manapiare. RAMOS PÉREZ, Demetrio: p. 126 y siguientes.

(23) Según Manuel Lucena, también contribuyó en alguna descripción zoológica. LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 255.

(24) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 15.

(25) LUCENA GIRALDO, Manuel: p. 174.

ma político era muy distinto del que dejó a su partida: desaparecidos Carvajal y Ensenada, ocupaban los puestos de secretario de Estado y de Marina Ricardo Wall y Julián de Arriaga, que tenían serias dudas sobre la conveniencia de continuar el proyecto (26). En el organismo dependiente del primero quedó constancia de la entrega de los planos del Orinoco y demás documentación anexa (27).

Las gestiones de Madariaga a su llegada a la corte le denotan como cauto y habilidoso. Se ocupó de presentar a su protector Iturriaga como infeliz y aturdido, de caviloso carácter, y de recargar el negativo papel que habían representado los jesuitas en las necesarias relaciones con los indígenas y en el suministro de víveres. Por otra parte, acusó al gobernador de Cumaná de ser culpable de muchos de los percances sufridos por los expedicionarios y, en general, exageró las fatigas soportadas para conseguir que se les concedieran ascensos, entre ellos, el suyo propio, tal vez consolidando su puesto de comisario interino, tal vez sustituyendo al gobernador Gual (28).

Pero no ocurrió así. Se nombró cuarto comisario y gobernador de Cumaná a José Dibuja, pasó Solano a la plaza de tercer comisario, y Madariaga, separado de la expedición tal vez por motivos políticos (29), fue destinado al Departamento de Ferrol. Se hizo constancia de su especial mérito en los tres años y medio transcurridos en el Orinoco y se recomendó al Despacho de Marina para que fuese premiado en su carrera (30).

Durante una temporada no tuvo Juan Ignacio especial protagonismo. Consta que en 1759 fue destinado como segundo comandante en el navío de 70 cañones *El Soberbio*, que resultó dañado en el cabo de San Vicente. Posteriormente se trasladó al nombrado *El Glorioso* y formó parte de la escuadra de 10 embarcaciones que salieron de Nápoles el 7 de octubre y llegaron a Barcelona diez días más tarde convoyando al navío *El Real Fénix*, en que se trasladaba a España Carlos III (31).

(26) *Ibidem*, p. 175.

(27) María del Carmen Martínez Martín indica que la documentación correspondiente al Tratado de Límites procedente de la Secretaría de Estado pasó en 1826 al Archivo General de Simancas, aunque es cierto que dicha autora ha dedicado su atención a la expedición del sur, al Río de la Plata. Igualmente sitúa parte de la documentación en el Archivo Histórico Nacional, afirmando que puedan proceder del gabinete del conde de Floridablanca. Véase MARTÍNEZ MARTÍN, María del Carmen (2001), pp. 283-325. En cuanto a Demetrio Ramos, que sí se refiere a la expedición que nos afecta, remite a numerosos legajos del Archivo General de Simancas, secciones de Estado, Guerra y Marina, así como a la sección de Estado del Archivo Histórico Nacional. Ver RAMOS PÉREZ, Demetrio: p. 33. Por nuestra parte, hemos analizado la documentación del Archivo General de Indias relacionada con Juan Ignacio de Madariaga en la expedición al Orinoco, AGI, Caracas, legajos 439 a 442, y Contaduría, legajos 1648, 1952 y 1953.

(28) RAMOS PÉREZ, Demetrio: pp. 241-248.

(29) *Ibidem*, pp. 260-269.

(30) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 16.

(31) *Ibidem*, certificación número 17.

Cuando en 1760 fue apresado y conducido a Argel el navío mercante *Nuestra Señora del Rosario* (32), quedó de manifiesto, una vez más, que la actividad de los corsarios africanos resultaba sumamente molesta para la Carrera de Indias, sobre todo por las dificultades sufridas por la Real Compañía de Comercio de Barcelona, obligada a solicitar protección a causa del dominio de los berberiscos sobre el Estrecho (33). Para combatirlos se confirió a Juan Ignacio el mando del navío *El Conquistador*, de sesenta cañones, con instrucciones de hacer el corso en la costa de Salé. Navegó en unión de los navíos *Glorioso*, *Magnánimo* y *Guerrero*, actuando como jefe de escuadra el marqués del Real Tesoro. En el expediente personal de Juan Ignacio se hizo constar que, a la retirada de estas tres embarcaciones, actuando en solitario, apresó un navío danés con mercancía de contrabando destinada al enemigo, pudiendo entregar en Cádiz su carga de pólvora, balas y jarcias, que sirvieron para la habilitación de la escuadra que se aprestaba para viajar a la isla de Cuba (34).

Comandante general de La Habana (1761-1763)

Esta formación, a cuya habilitación pudo contribuir de la forma descrita, partió de Cádiz en 1761 al mando del marqués del Real Transporte. De ella formaba parte Juan Ignacio en calidad de capitán de bandera y al mando del navío de 60 cañones *El Tigre*. Desde el 4 de enero de 1762, en que Inglaterra le declaró la guerra, España se encontró involucrada en el conflicto de los Siete Años, que se desarrolló entre 1756 y 1763. El ataque inglés al puerto de La Habana se produjo el 6 de junio de 1762, y tras el mismo fue designado Juan Ignacio para el cargo de comandante general de la isla. La elección, en la que participaron los generales conde de Superunda y don Diego Tavares, le fue comunicada al interesado cuatro días después de la contienda en una patente otorgada por el gobernador, Juan Prado (35).

A pesar de resistir durante dos meses, La Habana cayó en manos de los ingleses el 11 de agosto, y en ellas permaneció hasta ser devuelta en febrero de 1763 por el Tratado de París (36). No hemos profundizado en el número de embarcaciones participantes ni en los detalles del asedio, estudiados por numerosos autores (37), pero sí hemos reflexionado sobre el hecho de haber sido elegido Juan Ignacio para una comandancia general terrestre siendo oficial de Marina, y de ser preferido a otros militares

(32) MARTÍN CORRALES, Eloy: p. 376.

(33) *Ibidem*, p. 382.

(34) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 18.

(35) *Ibidem*, certificación número 19.

(36) Como obra general puede consultarse PARCERO TORRE, Celia María.

(37) GARCÍA DEL PINO, César: pp. 9-29; GUIERAS, Pedro José; MARTÍNEZ VALVERDE, Pedro: pp. 706-727.

de elevada graduación de los cuerpos de caballería e infantería, debe suponer un alto grado de confianza de los responsables de la defensa de la isla.

Tras la derrota recibió la orden de regresar a Cádiz y presentarse en la corte. El conde de Aranda le citó el 23 de noviembre de 1763 al objeto de ser interrogado por la junta de generales que presidía y que se encargaba de estudiar la defensa, capitulación, pérdida y rendición de La Habana (38). Por cierto que ese mismo año, cuando el conde de Riela debió partir en calidad de gobernador y comandante general de la plaza devuelta, ocurrieron graves disturbios en Cádiz, pidiendo las tropas el pago de sus haberes atrasados y retirándose *a sagrado*. Juan Antonio de Madariaga, hermano de Juan Ignacio, intervino supliendo de su propio caudal la cantidad necesaria, lo que le fue agradecido y certificado por Ricardo Wall, secretario del Despacho de Estado y Guerra (39).

En esa fecha había terminado la vista contra los que fueron considerados responsables de la rendición de la plaza y de las graves pérdidas económicas, que afectaron a particulares y a la Real Hacienda. Resultaron encausados el gobernador, Juan de Prado; el jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte; el mariscal de campo don Diego Tabares, el conde de Superunda y otros. Se les acusó de diversos cargos y se reclamaron penas que sirvieran para calmar los ánimos de la opinión pública, lo que, efectivamente, se consiguió con las sentencias. Aunque el monarca procedió, en breve tiempo, a otorgar el perdón correspondiente (40).

No parece que Juan Ignacio padeciese el problema de los encausados puesto que, a la vista de sus descargos, y tras haberse verificado el correcto desempeño de su importante misión, le fue concedida por el rey la encomienda de Castrotorafe, en la Orden de Santiago, por real despacho de 8 de septiembre de 1763. Al año siguiente se le designó para formar parte de la junta que trataría el establecimiento de un correo marítimo estatal (41), cuya implantación afectaría muy directamente al trabajo de su hermano Juan Antonio, que formó igualmente parte de dicho grupo de estudio, y posteriormente al de su sobrino Juan Felipe, que sucedió años más tarde a su padre en el cargo de la administración de correos gaditana (42). La importancia concedida a tal empresa por los máximos responsables estatales y el hecho de que

(38) Detalles de la contienda, informes, capitulación, etc., en AGI, Santo Domingo, 1578, 1581, 1582, 1584, 1585, 1587 y 1588. También en la correspondencia de Juan Ignacio con el gobernador de Cuba publicados por PRADO MALLEZA PORTOCARRERO, Juan de: *Documentos respectivos al nombramiento de comandante general de la isla de Cuba, que se hizo en Don Juan Ignacio de Madariaga: y avisos, que en su consecuencia dio a la corte, presentado por el mismo a las preguntas 1, y 2, de su declaración, y asimismo la correspondencia, que tuvo con el gobernador de la Habana durante el sitio de esta plaza*, Madrid, 1763.

(39) *Ibidem*, documento aportado número 33.

(40) PARCERO TORRE, Celia María: pp. 194- 202.

(41) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificaciones núms. 21 y 22.

(42) *Ibidem*, núm. 148.

ambos hermanos formaran parte de los inicios de la misma es una muestra más de la sólida consideración en que se les tenía.

Enfermedad, años de descanso y destino en Buenos Aires

Se sucedieron unos años en que Juan Ignacio se vio gravemente afectado por la fatiga que le suponían sus múltiples comisiones, hasta el punto de caer enfermo. No obstante, una vez restablecido se le destinó al Departamento de Marina de Cádiz, donde, en 1767, pasó una cumplida inspección a total satisfacción del capitán general de la Armada, marqués de la Victoria (43). Durante esa época consta que participó, junto con los jefes de escuadra Luis de Córdoba y Manuel Guirior, en una reunión convocada por dicho marqués de la Victoria para tratar la formación de una escuadrilla a fin de hacer frente al corso contra los moros en el Mediterráneo, entendiéndose que, posiblemente, se tuvo en consideración su experiencia en esta materia (44).

El 14 de octubre de 1768 partía hacia un nuevo destino en América. Allí se vio involucrado en un sonado ataque contra los ingleses asentados en las islas Malvinas, tan sonado que su hermano Juan Antonio, autor de la reseña de sus méritos, no juzgó necesario aportar justificación documental al ponerlo de manifiesto:

«Esta Comisión se justifica con la notoriedad en toda Europa, y Américas, como que a todas partes llegaron sus resultas, y no se citan Documentos, porque todos los que resultaron de tan ruidosa empresa, se recogieron Originales por la Secretaría del Despacho de Marina...» (45).

Recién llegado a Montevideo al mando de las fragatas *Industria* y *Santa Catalina*, que capitaneaba Fernando de Rubalcaba (46), fue nombrado comandante de todas las fuerzas marítimas que se mantenían en la zona, con el título de mayor general de la Real Armada, aparte de ser encargado para variadas comisiones terrestres. De ello quedó constancia en la correspondencia que mantuvo con el Despacho de Indias y Marina y con el bailío Julián de Arriaga (47).

(43) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 23. La felicitación está fechada el 3 de diciembre de 1767.

(44) BARRANTES, Vicente: p. 59.

(45) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 25.

(46) Consta que sobre la *general* de Juan Ignacio corrían riesgo 11.555 pesos prestados por don Manuel Sánchez de Cueto, del comercio de Cádiz. Se indica que se trata de 1.000 quintales de hierro, planchuela y vergajón, cargado por cuenta y riesgo de dicho Sánchez de Cueto pero pertenecientes a Madariaga. AGI, Consulados, libro 421, folio 664. También sobre su rancho formaliza una operación de 3.600 pesos a favor de doña Blanca Manuela de Utrera. AGI, Consulados, libro 421, folio 662. Ambas operaciones corren tan solo el riesgo de ida y están concedidas en pesos de 128 cuartos.

(47) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, certificación número 24.

Posiblemente entre estas ocupaciones se encuadrara el encargo de la ejecución del mapa del Río de la Plata de orden de gobernador Francisco de Paula Bucarelli, del que, al menos, parecen existir dos ejemplares con algunas diferencia entre ellos: el primero inserta cinco perfiles de la costa e incluye nota explicativa, a cinco columnas, de la derrota desde la boca del Río de la Plata al puerto de Montevideo. Consta que fue ejecutado por los pilotos de la Real Armada y de orden del comandante de las fuerzas marítimas de dicho río, don Juan Ignacio de Madariaga, en el año 1769. En el margen superior figura el título y mención de responsabilidad que lo acredita (48). El segundo se elaboró bajo la misma dirección y en el mismo año, siendo delineado en el siguiente por Alexio Berlinguero. Parece haber sido realizado sobre los datos del anteriormente citado, pero es más rico en decoración, la zona representada es más pequeña y cambia la situación de las explicaciones (49).

La expedición a las Malvinas

El 27 de marzo de 1770 Juan Ignacio recibió orden de aprontar cierto número de naves, tripulándolas y guarneciéndolas en el mejor modo posible y recibiendo a bordo un ejército de hombres de tropa escogida con sus correspondientes oficiales, municiones, víveres y armas, más todo lo necesario para un ataque por tierra. El 11 de mayo partía desde Buenos Aires para las islas Malvinas y Patagónicas, con la instrucción de presentarse en ellas e intimar a las naciones extranjeras que se encontrasen allí establecidas a proceder a su desalojo. En caso de encontrar resistencia, debía atacar por mar y tierra para obligarlas a ello:

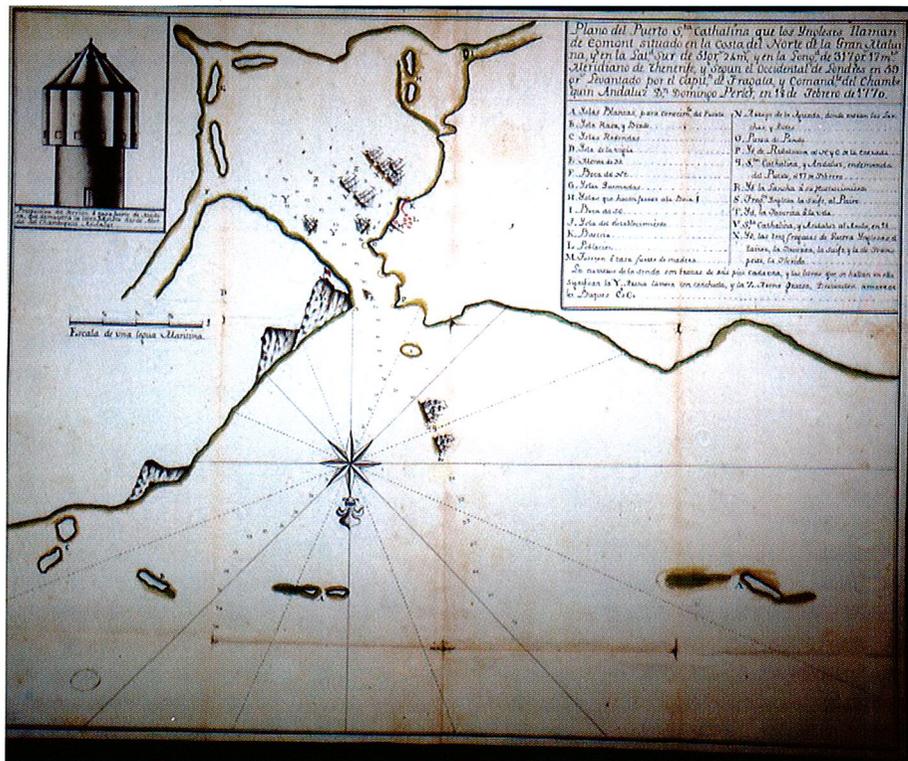
«Lo riguroso del tiempo en aquel parage, por lo avanzado de la Estación para él, la mucha mar, el empedernido yelo, y las copiosas nieves, de que se halló rodeado a su arribo a dichas Islas, con todo el referido Armamento, hicieron padecer infinito, así a la Tropa de mar y Tierra, como a las Tripulaciones; pero en medio de todas estas pocos soportables incomodidades, cumplió Madariaga su Comisión perfectamente...» (50).

Desde 1766 se tenían noticias en la corte de que los ingleses tenían proyecto de establecerse en las islas Malvinas, que ellos llamaban Falkland, o en alguna

(48) Biblioteca Nacional de España (BNE), signatura 281.281.6.

(49) Biblioteca del Palacio Real de Madrid (BPRM), Mapas y planos, 55. Este segundo ejemplar fue reproducido con el número 72 por Julio Guillén en *Monumenta Cartográfica*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1942. También le dedicó un artículo MARTÍNEZ MARTÍN, María del Carmen: «Un plano del Río de la Plata por Alexo Berlinguero en la Biblioteca del Palacio Real». *Reales Sitios: Revista del Patrimonio Nacional*, nº 126, 1995, pp. 2-11.

(50) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, pp. 14-15.



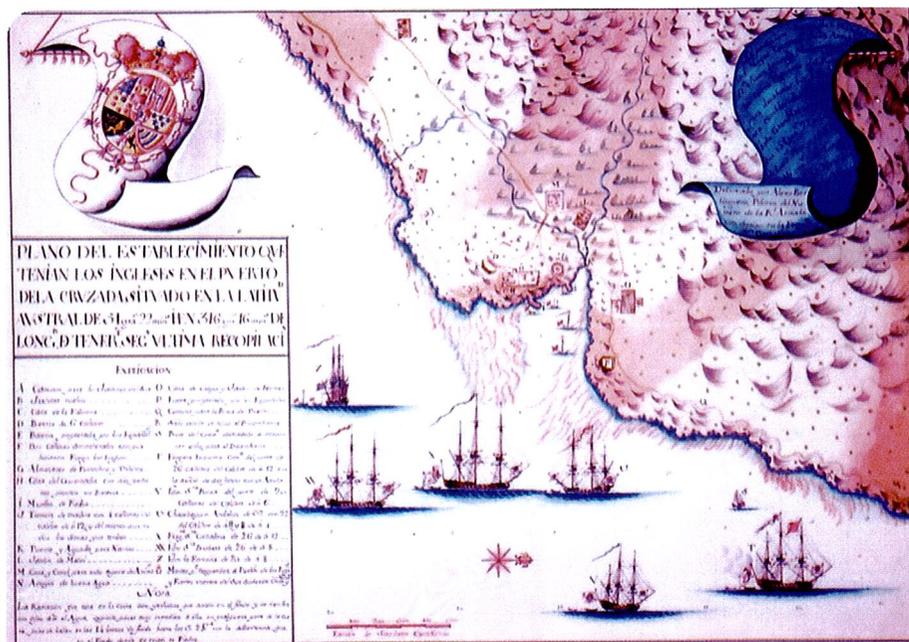
AGI, MP-Buenos Aires, 86: «Plano del puerto de Santa Catalina, que los ingleses llaman Egmont, situado en la costa del Norte de la Gran Malvina y en la latitud Sur de 51 grados 24 minutos, y en la longitud de 317 grados 17 minutos. Meridiano de Tenerife, y según el Occidental de Londres en 59 grados. Levantado por el capitán de fragata y Comandante del Chambequin Andaluz D. Domingo Perler, en 18 de Febrero de 1770». Procedente de AGI, Indiferente General, 412.

otra del Mar del Sur para comerciar ilícitamente con el Perú y para facilitar sus empresas contra España en caso de guerra (51). El mismo año se consideró conveniente establecer en dichas islas una colonia española que asegurase su posesión, así como en otros lugares que se consideraban amenazados por los ingleses, como pudiera ser la Tierra del Fuego (52), máxime cuando se tenían noticias de la bondad de sus habitantes a través de los supervivientes del navío *La Concepción* (53). Por Real Cédula de 4 de octubre se declaró el gobierno de

(51) GIL MUNILLA, Octavio: p. 31.

(52) *Ibidem*, p. 51.

(53) Al respecto de este naufragio puede consultarse HERRERO GIL, María Dolores: pp. 447-462.



AGI, MP, Buenos Aires, 89, procedencia de AGI, Indiferente General, 413: «Plano del establecimiento que tenían los ingleses en el Puerto de la Cruzada, Gran Malvina, situado en la latitud Austral de 51 grados 22 minutos, y en 316 grados 16 minutos de longitud de Tenerife, según última recopilación. (1770)».

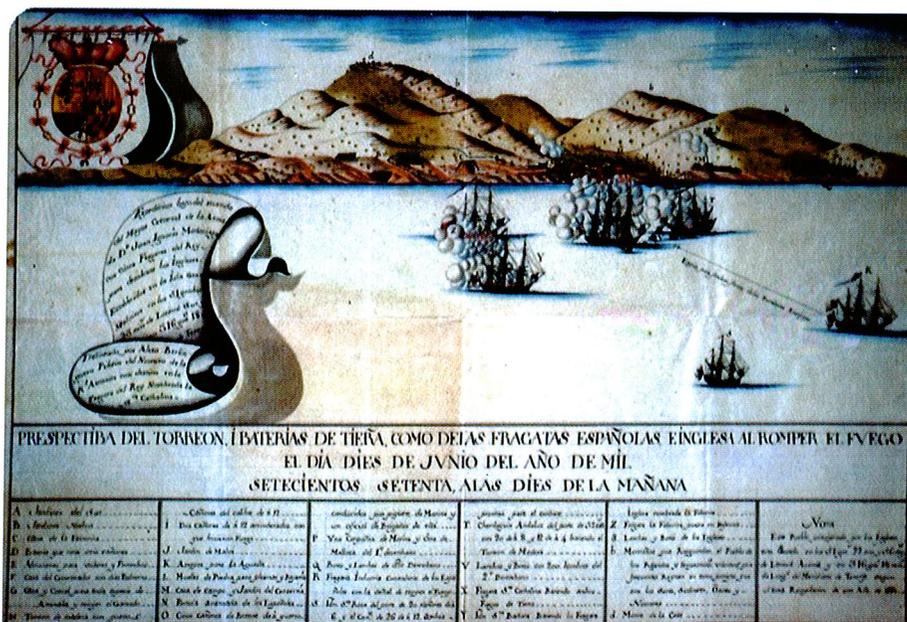
Juan Ignacio de Madariaga Aróstegui portando instrucciones de que debía unirse a la fragata *Santa Catalina* para partir, a las órdenes de su capitán, Fernando Rubalcaba, a reconocer la parte oeste de la isla Gran Malvina (57). Salieron en labor de reconocimiento en unión, durante un tiempo, de una tercera embarcación, el navío *San Francisco de Paula*. Y regresaron a Montevideo el 27 de marzo de 1770 (58) conociendo el lugar exacto en el que habían dispuesto su campamento los considerados intrusos, que no respondieron a sus conminaciones pacíficas y provocaron la orden de Bucarelli a Madariaga a la que nos hemos referido con anterioridad.

Las noticias de los preparativos de la expedición disuasoria llegaron a Madrid en agosto de 1770 y lo hacían en un barco de la Compañía de los Hermanos Ustáriz (59), el navío *San Nicolás de Bari*, que había partido de

(57) Archivo General de la Nación Argentina (AGNA), sala IX, 16.9.2.

(58) HIDALGO NIETO, Manuel: pp. 37-43.

(59) Octavio Gil Munilla dice que el portador de las noticias era un barco correo, aunque remite al legajo del Archivo General de Indias correspondiente al regreso del navío comercial *San Nicolás de Bari*, que portaría cierta correspondencia pero que no era un barco correo, sino mercante. GIL MUNILLA, Octavio: p. 81. Por su parte, Manuel Hidalgo Nieto, en



AGI, MP_Buenos Aires, 90, procedencia AGI, Indiferente General, 413: «Perspectiva del torreón y baterías de tierra, como de las fragatas españolas e inglesas al romper el fuego el día 10 de Junio de 1770, a la diez de la mañana. En el Puerto de la Cruzada o de Egmont, Gran Malvina».

Montevideo el 2 de mayo de 1770 (60), llegando a Cádiz en la primera quincena de agosto. El 24 de este, Arriaga envió a Bucarelli nuevas instrucciones en orden a detener el ataque, si no se hubiese producido. Pero ya había tenido lugar el incidente que protagonizó con triunfo Madariaga y que culminó con la rendición del 10 de junio de 1770. La tardanza en la recepción de órdenes llevaba a actuaciones que, de seguirlas, no se hubiesen producido.

Mientras tanto, Madariaga había llegado a puerto Egmont el 9 de junio y, rápidamente, envió a los capitanes Malby y Farmer una nota en la que les

una transcripción de texto de la época, indica que las noticias llegaron en el navío de comercio *San Nicolás*, alias *El Estardi*, para más tarde afirmar que se trataba de un barco correo. HIDALGO NIETO, Manuel: pp. 78 y 190 respectivamente. En realidad se trataba del navío *Nuestra Señora de la Concepción* y *San Nicolás de Bari*, que tenía como alias *El Tardi* (y no *El Estardi*), al haber sido comprado por los Hermanos Ustáriz a los herederos de Nicolás Tardi. Opinamos que la causa de confundirlo ambos autores con un barco correo se debe a la obligación que tenían todos los barcos mercantes y de guerra de transportar las valijas que se les encomendasen, dentro del funcionamiento del correo marítimo estatal impuesto en 1764. Nuestros datos en AGI, Contratación, 1775, y en la sección de Correos, de forma generalizada.

(60) AGNA, Sala IX, 16.9.2. Carta de Juan José Vertiz a Francisco de Bucarelli, el 2

invitaba a que abandonasen pacíficamente su emplazamiento. Les informaba que si no capitulaban en el espacio de un cuarto de hora, transcurrido a contar desde el momento en que recibían la conminación, apelaría a la fuerza. El mismo día, y en sentido contrario, Farmer instaba a Madariaga para que abandonase la inmediaciones de Puerto Egmont.

Al considerar rechazada la propuesta de desalojo, las tropas españolas desembarcaron e hicieron uso de los cañones consiguiendo que los ingleses izaran bandera blanca, rindiéndose. Pero, estimando que la noticia de lo sucedido debía conocerse en Madrid antes que en Londres, parece que se despojó del timón a la fragata inglesa *La Favourite*, impidiendo que partiesen de forma inminente, haciéndolo con un retraso de veinte días, tiempo que precisaron para su puesta a punto (61). Más tarde expondremos otra versión del asunto basada en nuestro particular análisis.

Es sobradamente conocido que el incidente derivó en enfrentamientos diplomáticos durante los años siguientes. La guerra pareció inevitable, porque Inglaterra exigía la reparación más completa y parecía poco admisible que España hubiera tomado tal iniciativa sin contar con las consecuencias (62). La actitud de Francia, que en un primer momento pareció de decidida ayuda a la causa española, no tardó en tornarse en cavilaciones (63). En realidad, las tres naciones, por razones distintas, anhelaban llegar a una solución pacífica (64), lo que llevó a la restitución de Port Egmont el 16 de septiembre de 1771 (65).

En términos generales, lo que puso en evidencia fue la fragilidad del Pacto de Familia, conduciendo a Carlos III a una política de desconfianza de su unión con Francia, a pesar de que era preciso seguir utilizándola en su lucha contra Inglaterra (66). Lo ocurrido no repercutió en la carrera de Juan Ignacio. A decir de su hermano, habiendo arribado a Cádiz el 6 de septiembre de 1770 en la fragata *Santa Catalina*, y puesta en la real consideración las resultas de su actuación en «tan ardua como delicada empresa», todo fue aprobado por Su Majestad, reconociéndosele su particular buena conducta (67).

de mayo en Montevideo: «Esta mañana al romper el día se hizo a la vela el navío *Tardi...*». En la misma hace referencia a que envía a Arriaga un informe fechado el 20 anterior mencionando su labor en el apresto de las naves destinadas a la expedición a las Malvinas, incluyendo tres estados: de los barcos a utilizar y de la tropa de desembarco, del tren de artillería que se conducía para las operaciones de tierra y de los víveres (regulados para cuatro meses) que se mandaron entregar a la orden del comandante Madariaga. También se afirmaba que partiría un aviso así que saliese la escuadra.

(61) BARCIA TRELLES, Camilo: p. 50.

(62) GROUSSAC, Paul: p. 131.

(63) GIL MUNILLA, Octavio: p. 94.

(64) *Ibidem*, p. 141.

(65) *Ibidem*, p. 146.

(66) *Ibidem*, p. 154.

(67) SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, p.15.

La abundante cartografía y documentación sobre lo ocurrido ha sido objeto de numerosos estudios (68), que remiten a los principales archivos españoles (69). Y también hemos tenido constancia cómo algunas de las cartas cruzadas entre los interesados pueden consultarse en Inglaterra (70). En nuestro caso, hemos recurrido a la menos conocida fuente del Archivo General de la Nación Argentina, donde se conservan copias de la correspondencia y órdenes cursadas durante el conflicto (71). A través de las mismas hemos completado el volumen de la expedición, en la que aparece una primera relación de las «fragatas de guerra que se están habilitando».

Junto a las fragatas denominadas *Industria*, a la orden del propio Madariaga, *Santa Bárbara*, *Santa Catalina* y *Santa Rosa*, consta que se pertrechaban el chambequín al mando de Domingo Perler y el bergantín *San Francisco de Paula*, del capitán Crispín Francisco Díaz, a los que nos referimos anteriormente. No obstante, fechada el 11 de mayo, se proporciona una última relación, posterior a la partida de las embarcaciones. En ella figuran las cinco que componían la expedición definitiva: las citadas cuatro fragatas y el jabeque *Andaluz* (72). Francisco de Llano San Ginés, que a su vuelta a Cádiz desde su estancia en Buenos Aires casaría a su única hija con el sobrino de Madariaga, había intervenido en la habilitación de dos de las embarcaciones (73).

Las tropas enviadas alcanzaban un total de 1.068 hombres, clasificados entre oficiales mayores, de mar y de artillería, sargentos, cabos, soldados y tambores; artilleros de mar, marineros y grumetes; pajes, dependientes de provisiones y criados. De ellos 767 se repartían entre las fragatas *Industria*, *Santa Bárbara* y *Santa Catalina*, mientras que la *Santa Rosa* y el *Andaluz* transportaban entre ambos un total de 301 efectivos (74).

A las siete de la mañana del día 11 de mayo de 1770, una vez vencidas las últimas dificultades, partieron de Montevideo las fragatas *Industria* y *Santa Rosa* seguidas del jabeque. La *Santa Catalina* quedó retrasada hasta las nueve

(68) Recomendamos especialmente, por su extenso estudio cartográfico y abultado apéndice documental, el trabajo ya reseñado de HIDALGO NIETO, Manuel.

(69) Principalmente a los legajos 522 y 523 de la Audiencia de Buenos Aires del Archivo General de Indias.

(70) GAYANGOS, Pascual de: cartas números 45, 63, 68 y 73.

(71) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

(72) Manuel Hidalgo alude a varias relaciones de efectivos, pero no hemos encontrado la cifra total que adjudica a los mismos, aunque sí indica que son «enormemente superiores a los ingleses». Ver HIDALGO NIETO, Manuel: p. 64. Por su parte, Paul Groussac habla de una expedición de alrededor de 1.500 hombres (GROUSSAC, Paul: p. 128).

(73) AGI, Indiferente General, 1.324. Don Francisco Gil, comandante de la fragata *Santa Rosa*, afirmaba: «... hasta que salió para las islas Malvinas le suministró el citado San Ginés todos los géneros que para la habilitación, y subsistencia de la citada Fragata, y su Tripulación, pidió, de buena calidad, y a su satisfacción, y que a no haver hecho el suplemento de los 4.000 pesos al Ministro de Marina para la carena, con el zelo, y eficacia que lo executó, no hubiera podido lograrse la habilitación en tiempo oportuno».

(74) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2, «Estado de la Tripulación...».

y, por fin, la *Santa Bárbara* salió cerca de las doce, sin que se conociera el motivo y en contra de lo acordado la noche anterior, que era salir, todos unidos, al amanecer (75). El resto de la escuadra le esperó a unas dos leguas y media para seguir *con felicidad* una vez se incorporase a ella, aprovechando las favorables condiciones: «... desde antes de la madrugada corre un viento hermoso, desde el Norte al Noroeste, manteniéndose el cariz del tiempo del mexor semblante...» (76).

Según las manifestaciones de Juan Ignacio, el día 31 de mayo descubrió el entorno llamado «Los Salvajes», estando todos los buques juntos. Pero, al sufrir aquella noche fuerte viento y mar, se encontró solo por la mañana, sin conocer el motivo de la pérdida del resto de las embarcaciones. Estuvo esperando noticias dos días, y el 3 de junio decidió entrar en la bahía donde se encontraba Port Egmont, siendo advertido, a su vez, por los ingleses de la necesidad de alejarse de la misma. Madariaga se ganó su confianza con regalos de botellas y con el envío de oficiales que cumplimentasen al gobernador y, de paso, inspeccionaran las instalaciones enemigas.

Conocidas las condiciones del emplazamiento pudo determinarse que, con la compañía transportada en *La Industria* más unos cien marineros, sería posible tomarlo atacando por la espalda. Al no tener noticias del resto de la escuadra, juzgaron prudente esperar hasta el día 7 para llevar a cabo la agresión. El día 6, a las tres de la tarde, estando todo preparado, incluso los cinco cañones de calibre 4 que irían al frente de las columnas de ataque, aparecieron las naves españolas, circunstancia que decidía la suerte a su favor de forma definitiva. Durante unas jornadas se cruzaron una serie de misivas entre Madariaga y los defensores de las instalaciones, que hasta el día 10 no procedieron a la firma de la entrega de Port Egmont, que pasó a llamarse Puerto de la Cruzada (77).

Durante el asedio, las condiciones meteorológicas fueron de extremada dureza: «Los días 8 y 9 fueron tan crueles de granizo y nieve que se cubrieron los Montes desde la orilla a las cumbres de ropa blanca, y por eso no me atreví a aventurar la acción hasta el 10...» (78).

(75) Manuel Hidalgo afirma, basándose en un relato de G.M.D., posible participante en la gesta, que alguno de los barcos salieron de Buenos Aires el día 8 y supone que tal vez las embarcaciones partieran escalonadamente y de esa forma no resultara contradictoria la fecha del día 11. HIDALGO NIETO, Manuel: p. 65. Sin embargo, según nuestra documentación, salieron de Montevideo todas el mismo día, tal y como hemos indicado. La noche del 10 quedó todo dispuesto para salir el 11 al amanecer. AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

(76) *Ibidem*. De Vertiz a Bucarelli, desde el bergantín *San Rafael*, en conserva de la escuadra, a las doce horas del día once de mayo de 1770.

(77) Manuel Hidalgo relata estas incidencias. (pp. 67-80). También en la documentación existente en el Archivo General de la Nación Argentina, a la que venimos haciendo mención repetida, se reproduce, traducidas al castellano, las cartas cruzadas y los artículos del acuerdo firmado por Jorge Farner y Guillermo Maltby y por Ignacio de Madariaga, que indica estar a bordo de *La Industria*.

(78) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

Una vez conseguida la rendición de los ingleses, el problema consistía en entregar al gobernador de las Malvinas, Ruiz Puente, las instrucciones recibidas. Juzgaron difícilísimo que pudiese trasladarse desde el puerto de La Soledad, donde residía, por lo que optó Madariaga por dirigirse allí utilizando la fragata *Santa Catalina*. A bordo de la misma se celebró el día 11 la reunión en que se decidía la vuelta inmediata a Buenos Aires de las fragatas *Industria* y *Santa Bárbara*, y la salida, pasados ocho días de la partida de los ingleses, del *Andaluz* y la *Santa Rosa* (79). En cuanto a la retención de la fragata inglesa, *Favourite* o *Favorita*, es posible que se inutilizara técnicamente, como expusimos antes, pero la documentación que hemos tratado alude a la utilización de un comisionado encargado de dilatar la ejecución del inventario de lo dejado por los ingleses, al menos hasta el 20 de julio, para que llegasen antes las noticias a España. Noticias que partirían inmediatamente en la *Santa Catalina* portando el propio Madariaga la documentación que correspondía entregar a Julián de Arriaga, ministro del Despacho de Indias.

El 15 de junio, en una reunión con los comandantes de todas las embarcaciones, y atendiendo a la necesidad de víveres para tan dilatado período, decidieron dejar únicamente el jabeque *Andaluz* en función vigilante, previniendo alguna incidencia, y que la *Santa Rosa* partiese, sin más dilación, con la información precisa para Bucarelli. El resto de la escuadra quedaba bajo el mando de José Díaz Veanez a la espera de instrucciones del gobernador de las islas, y Madariaga preparaba su salida inminente hacia España en la *Santa Catalina*. Algo malo se barruntaba:

«... he atropellado por todo para hallarme cerca de la Corte nuestra para responder satisfactoriamente con más conocimiento a las quejas que infaliblemente darán los ingleses contra mi conducta, pues este suceso es de los pocos experimentados por la nación altiva...» (80).

El 18 de julio de 1770 la *Santa Rosa* llegó a Buenos Aires, donde le esperaba una nueva misión. El 30, Bucarelli escribía una carta de despedida al cabildo de la ciudad, que en acta de 18 de agosto acordó acompañarle al muelle para despedirle en su partida a España (81). La *Santa Rosa* partió hacia Montevideo el 27 de agosto y el 12 de septiembre comenzaba la travesía a España, llevando entre sus pasajeros al gobernador cesante. El maestro de plata de la fragata era Francisco de Llano San Ginés, al que anterior y posteriormente nos referimos, que portaba un alijo para entregar a Juan Ignacio, en Cádiz, con efectos que

(79) *Ibidem*. Se indica expresamente que se admitirá en ellos a posibles desertores ingleses, admitiéndolos «con disimulo» y utilizándolos para que facilitasen información sobre las navegaciones sobre esas costas.

(80) *Ibidem*. Madariaga a Ruiz Puente desde la fragata *Industria*, en la Bahía de la Cruzada, a 15 de junio de 1770.

(81) HIDALGO NIETO, Manuel: pp. 83-86.

dejó en Buenos Aires al partir a las Malvinas (82). La salida de América del atacante de las islas se hizo, efectivamente, con cierto *atropello*:

«Y esta razón, y la de no ser el último que dé la noticia, me hacen dejar en Buenos Aires todas mis cosas pendientes» (83).

El año siguiente la hija de Francisco de Llano San Ginés contraía matrimonio con el sobrino de Juan Ignacio Madariaga. También el año siguiente los ingleses recuperaban su establecimiento en las Malvinas, firmando el 16 de septiembre el certificado de recepción (84). Y también el siguiente año de 1771, concretamente el 30 de marzo, fallecía Juan Ignacio de Madariaga en el Departamento de Marina de la Real Isla de León, siendo capitán de navío, mayor general de la Real Armada y comendador de Castrotorafe de la Orden de Santiago (85). Su recuerdo permanece invariablemente ligado a las Malvinas, a pesar de sus otros muchos servicios meritorios (86):

«Insigne Madariaga sin segundo/ admite la Razón en que me fundo/ para decir en la ocasión presente/ será desde el ocaso hasta el Oriente/ Inmortal tu Nombre en uno y otro Mundo...» (87).

Después de su muerte se generó la duda de los honores que debían rendírsele, al encontrarse en una situación sin mando de naves. Convocados los jefes de escuadra Luis de Córdoba, Javier de Winthuysen, José de Rojas, Antonio de Ulloa y Manuel Guirior, no se pusieron de acuerdo al respecto, optando por equipararlo a una determinada graduación del ejército. Meses más tarde Arriaga comunicaba al marqués de la Victoria las instrucciones del rey para solucionar futuras situaciones semejantes (88). Podemos considerar este su último servicio a la Real Armada.

(82) AGI, Buenos Aires, 52. Carta de Juan José de Vertiz a Julián de Arriaga el 8 de noviembre de 1770.

(83) AGNA, Sala IX, legajo 16.9.2.

(84) HIDALGO NIETO, Manuel: p. 246.

(85) AHPC, San Fernando, 39, folios 49-60. Testamento de su viuda en virtud de poder, fechado el 5 de abril de 1771.

(86) Su hermano se encargó de resumir sus méritos: alférez de navío en primero de septiembre de 1740. Teniente de fragata en 20 de noviembre de 1749. Teniente de navío en 28 de octubre de 1751. Capitán de fragata en 20 de septiembre de 1753. Caballero de la Orden de Santiago en 28 de octubre de 1758. Capitán de navío en 13 de julio de 1763. Mayor General de la Armada en 31 de agosto de 1769. Se halló en las tres más sangrientas funciones que en su tiempo hubo en América, fue dos veces prisionero y otras dos herido, y además de su peculiar profesión de Marina, se le cometieron muchas extraordinarias comisiones secretas y públicas, así en Europa como en América, y todas las cumplió y desempeñó con aprobación de Su Majestad. SNAHN, Casa Alta, C.2, D.14, núm. 146, p. 16.

(87) HIDALGO NIETO, Manuel: p. 67, Oda a Madariaga en una relación del viaje escrito por G. M. D. y procedente de AGI, Buenos Aires, 552.

(88) Museo Naval de Madrid (MNM), manuscrito 1427, D.14, folios 46-61.

Bibliografía

- BARCIA TRELLES, Camilo: *El problema de las islas Malvinas*. Editora Nacional, Madrid, 1943.
- BARRANTES, Vicente: *Guerras piráticas de Filipinas contra mindanaos y joloanos, corregidas e ilustradas por Don Vicente Barrantes, individuo de Número de las Reales Academias Española y de la Historia*. Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1878.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio.: *El Antiguo Régimen, los Reyes Católicos y los Austrias*. Alianza, Madrid, 1988.
- GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano americana*. Antonio Marzo, Madrid, 1919-1993, 88 tomos.
- GARCÍA DEL PINO, César: «Cuba y las contiendas navales del siglo XVIII». *Arbor*, núm. 567, 1993, pp. 9-29.
- GAYANGOS, Pascual de: *Catalogue of the Manuscripts in the Spanish language in the British Museum*. Willian Clower and Sons, Londres, 1875.
- GIL MUNILLA, Octavio: *Malvinas. El conflicto anglo-español de 1770*. Edición especial del estudio publicado en el tomo IV del «Anuario de Estudios Americanos», Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1948.
- GROSSAC, Paul: *Las islas Malvinas*. Comisión protectora de Bibliotecas Populares, Buenos Aires, 1936.
- GUILLÉN TATO, Julio: *Monumenta Cartográfica*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1942.
- GUITERAS, Pedro José.: *Historia de la conquista de la Habana por los ingleses*. Editora Nacional, La Habana, 1962.
- HERRERO GIL, María Dolores: «Naufragio en la Tierra del Fuego: el caso del navío *La Concepción*, alias *El Pasajes*» en ÁLVAREZ SANTALÓ, León Carlos (coord.): *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009.
- HIDALGO NIETO, Manuel: *La cuestión de las Malvinas. Contribución al estudio de las relaciones hispano-inglesas en el siglo XVIII*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, 1947.
- LUCENA GIRALDO, Manuel: *Laboratorio Tropical: la expedición de límites al Orinoco, 1750-1767*. Monte Ávila Editores Latinoamérica y Consejo Superior Investigaciones Científicas de España, Caracas y Madrid, 1991.
- MARTÍN CORRALES, Eloy: «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscrits*, núm. 10, 1992, pp. 375-393.
- MARTÍNEZ MARTÍN, María del Carmen: «El Tratado de Madrid (1750): aportaciones documentales sobre el Río de la Plata. Documentos del legajo 4.798 de la sección de Estado del Archivo Histórico Nacional (Madrid)», *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, núm. 27, 2001, pp. 283-325.
- : «Un plano del Río de la Plata por Alexo Berlinguero en la Biblioteca del Palacio Real», *Reales Sitios: Revista del Patrimonio Nacional*, núm. 126, 1995, pp. 2-11.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Pedro: «Operaciones de ataque y defensa de la Habana en 1762», *Revista General de Marina*, tomo 164, 1963, pp. 706-727.
- PARCERO TORRE, Celia María: *La pérdida de la Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*, Junta de Castilla y León, Ávila, 1998.
- PRADO MALLEZA PORTOCARRERO, Juan de: *Documentos respectivos al nombramiento de comandante general de la isla de Cuba, que se hizo en Don Juan Ignacio de Madariaga: y avisos, que en su consecuencia dio a la corte, presentado por el mismo a las preguntas 1, y 2, de su declaración, y asimismo la correspondencia, que tuvo con el gobernador de la Habana durante el sitio de esta plaza*, Madrid, 1763.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio: *El Tratado de Límites de 1750 y la expedición de Iturriaga al Orinoco*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1946.
- RUIZ RIVERA, Julián: «Presencia navarra en el Cádiz del monopolio», *Príncipe de Viana*, año LIV, 1993, pp. 49-75.
- SAN PÍO ALADRÉN, María Pilar (coord.): *La Comisión Naturalista de Löffling en la expedición de Límites al Orinoco*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1998.