

EL ALMIRANTE LÓPEZ PINTADO (1677-1745)

ENRIQUE TAPIAS HERRERO

EL ALMIRANTE
LÓPEZ PINTADO (1677-1745)

El duro camino del éxito
en la carrera de Indias



Sevilla 2017

Colección: Historia y Geografía
Núm.: 320

COMITÉ EDITORIAL:

José Beltrán Fortes
(Director de la Editorial Universidad de Sevilla)
Araceli López Serena
(Subdirectora)
Concepción Barrero Rodríguez
Rafael Fernández Chacón
María Gracia García Martín
Ana Ilundáin Larrañeta
Emilio José Luque Azcona
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Manuel Padilla Cruz
Marta Palenque Sánchez
José - Leonardo Ruiz Sánchez
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

1ª Edición: enero 2017
1ª Reimpresión: mayo 2017
2ª Reimpresión: diciembre 2017

Motivo de cubierta: Oleo de Cortellini: Fragata española de comienzos del siglo XVIII.
Museo naval de Madrid nº inventario 433.

© Editorial Universidad de Sevilla 2017
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<http://www.editorial.us.es>>

© Enrique Tapias Herrero 2017

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN 978-84-472-1840-0
Depósito Legal: SE 58-2017

Diseño de cubierta: Santi García (santi@elmaquetador.es)
Maquetación: Emiliano Molina (www.cuadratin.es)
Impresión: Podiprint

*A Lola, mi mujer, por su paciencia
A mis hijos y nietos*

ÍNDICE

PRÓLOGO	13
INTRODUCCIÓN	17
Objeto de estudio	17
¿Por qué López Pintado?	18
CAPÍTULO 1º. CONTEXTO HISTÓRICO: DE LA PAZ DE RYSWICK A LA DE AQUISGRÁN. EL COMERCIO Y LA DEFENSA NAVAL DE LAS RUTAS AMERICANAS	25
1.1 Final dinastía de los Austrias	25
1.2 Guerra de Sucesión	39
1.3 Del Tratado de Utrecht a la Paz de Aquisgrán	53
CAPÍTULO 2º. COMERCIANTE EN LA CARRERA DE INDIAS (1692-1710). CONSIGNATARIO Y MAESTRE DE PLATA	69
2.1 Infancia en Tembleque	69
2.2 Traslado a Sevilla	73
2.3 Primeros embarques y algunos pleitos	76
2.4 Pagador y maestro de plata en la flota del general Diego Fernández de Santillán	82
2.5 Enlace matrimonial y descendencia	106
CAPÍTULO 3º. INICIA SU CARRERA MILITAR SIN OLVIDAR EL COMERCIO DE INDIAS (1709-1716)	109
3.1 Asiento para el transporte de azogue a Nueva España	109
3.2 Primer diputado real en la flota a Nueva España del general Andrés de Arriola	123
3.3 Comisión a La Habana para el rescate de un tesoro hundido y su traslado a España	128
3.4 Ascenso a almirante. Asiento con la Corona	138
3.5 Mando de flota al bloqueo del puerto de Barcelona	143
3.6 Mando de flota a Nueva España en 1715	147

CAPÍTULO 4º. REGRESO A TIERRA: HACIENDA, CABILDO Y ENNOBLECIMIENTO (1716-1728)	173
4.1 La sostenida búsqueda de la nobleza	173
4.2 Ingreso en el Cabildo hispalense	180
4.3 Concesión de hábito de la Orden de Santiago	183
4.4 Caballero y hacendado	189
CAPÍTULO 5º. MAYORAZGO Y PROTAGONISMO EN EL TRASLADO DE LA CASA DE LA CONTRATACIÓN	203
5.1 Institución del Mayorazgo	203
5.2 Fundación de capellanía y concesión de oratorio en Bollullos de la Mitación	210
5.3 Colofón: Construcción de la casa-palacio en Sevilla	215
5.4 Protagonismo en el Traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz	223
CAPÍTULO 6º. DE NUEVO EN LA MAR (1728-1737)	239
6.1 Asesor de la Corona. Mando de flota a Tierra Firme en 1728	239
6.2 Nuevo mando de galeones a Tierra Firme en 1730	251
6.3 Un huracán destroza la flota en su regreso	261
6.4 Asuntos familiares entre dos navegaciones (1730-1735)	268
6.5 Último mando de flota a Nueva España en 1735	280
6.6 Pormenores de la navegación de Cádiz a Veracruz y feria de Jalapa	290
CAPÍTULO 7º. EN LA CIMA DEL PRESTIGIO SOCIAL: MARQUÉS DE TORREBLANCA DEL ALJARAFE Y COMANDANTE GENERAL DEL DEPARTAMENTO NAVAL DE CÁDIZ	311
7.1 Asiento con la Corona y pleito con el Tribunal de la Inquisición	311
7.2 Marquesado de Torreblanca del Aljarafe	316
7.3 Comandante General del Departamento Naval de Cádiz	324
7.4 Mando de flota a Ferrol	334
7.5 Retoma asuntos particulares. Fallecimiento de su mujer	347
7.6 Recupera el mando del Departamento Naval de Cádiz	356
CAPÍTULO 8º. DUROS Y SEGUIDOS GOLPES TRAS UNA VIDA ENTRE LA TIERRA Y LA MAR	361
8.1 Fallecimiento del primogénito. Actividades comerciales en los últimos años de vida	361
8.2 Fallecimiento de López Pintado y testamento	363
8.3 Inventario de bienes del marqués de Torreblanca	369
8.4 Posición económico-social de López Pintado	379

EPÍLOGO/CONCLUSIÓN	387
APÉNDICES	397
1. Cronología	397
2. Flotas y Galeones de 1700 a 1759	400
3. Orden real de ascenso a Teniente General	401
4. Mapas de Santo Domingo.	402
5. Derrota de Veracruz a La Habana (MNM)	405
6. Maestranza. Cañas reales en 1738	406
7. Estado General de la Armada en mayo de 1740	407
8. Pinacoteca del Almirante (extraída del Inventario de Bienes)	411
9. Genealogía Marquesado De Torreblanca	417
FUENTES DOCUMENTALES	419
LISTA DE TABLAS Y FIGURAS	423
BIBLIOGRAFÍA	425
GLOSARIO	439
FIGURAS A COLOR	441

PRÓLOGO

Este libro sobre el teniente general de la Armada, Manuel López Pintado, realizado por Enrique Tapias Herrero, doctor en Historia por la Universidad de Sevilla y capitán de navío de la Armada, es mucho más que una biografía.

En primer lugar, el protagonista de la obra no fue un hombre de mar cualquiera, sino uno de los comandantes más eficaces de las flotas de Indias, esos puentes móviles de madera que supieron trazar verdaderas autopistas en la mar para unir las tierras, las economías y las personas, poniendo los cimientos de la globalización de nuestros días. Manuel López Pintado fue uno de entre el cerca de medio millar de generales y almirantes (que así se llamaba entonces al primer y segundo comandante de cada flota) que cruzaron el Atlántico para llevar sus naves a puerto seguro; a salvamento, se decía entonces. Algunos de estos auténticos genios de la navegación, como Tomás de Larraspuru, llegaron a cruzar en más de treinta ocasiones; don Manuel no realizó tantos viajes, pero sí ocupa los primeros puestos con nueve travesías del Atlántico al mando de diferentes convoyes, que llegaron sanos y salvos a su destino a despecho de temporales, corsarios y marinas de guerra enemigas.

Estudiar estos comandantes de flotas es acercarse a la profesionalidad y a la eficacia, pues salvando algunos casos de inexperiencia probada, que en todos los colectivos han existido y existen, fueron capaces, en la mayoría de los casos, de salir airosos de una gran multitud de enemigos, de tal manera que las flotas que cayeron en poder de potencias hostiles se pueden contar con los dedos de una mano en el transcurso de casi tres siglos de navegaciones trasatlánticas. Mucho más peligrosos resultaron los embates de la naturaleza, pero con todo, solo un porcentaje muy pequeño de embarcaciones se perdieron debido a accidentes o “fortunas de mar”, el término empleado en aquellos días. Durante las travesías, los comandantes como López Pintado tenían plenos poderes para regir aquellas ciudades flotantes que eran los convoyes de las Indias; unos pequeños universos cerrados donde ellos eran por varios meses los

monarcas absolutos, aunque al llegar a puerto tuviesen que rendir cuentas de sus acciones.

Pues bien, de estos hombres de los que dependía la vida de miles de personas y la economía de un par de continentes, se han escrito muy pocos trabajos de investigación. Desde hace tiempo vengo defendiendo la necesidad de ir conociendo poco a poco las vidas de estos decisivos y normalmente olvidados personajes. Poco a poco algunos perfiles biográficos se van trazando y el de Manuel López Pintado ha tenido la suerte, merecida desde luego, de ser uno de los primeros en atraer la atención de destacados historiadores. Es como digo, muy satisfactorio, que este gran marino haya sido protagonista muy recientemente de dos excelentes trabajos. Uno debido al académico de la Real de la Historia, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, que nos acerca al perfil íntimo del personaje a base de la utilización de sus archivos familiares. Otro, este que prologamos, debido a la investigación de Enrique Tapias, que incide fundamentalmente en su perfil profesional como marino y comerciante.

Decíamos al principio que este libro era más que una biografía y así sucede en efecto, ya que el Dr. Tapias Herrero muestra a López Pintado como el ejemplo del hombre hecho a sí mismo. La historia que se cuenta en esta obra es, en el fondo, el relato de ayer, de hoy y de siempre, de cómo se puede ir ascendiendo por la escala económica y social a base de ambición, esfuerzo, constancia, y como no, con las indispensables cantidades de suerte. Pero además, el trabajo es especialmente interesante porque este gran negociante y hombre de mar estuvo viviendo a caballo de dos épocas muy bien definidas como fueron para España los años finales del siglo XVII y las primeras décadas del XVIII.

López Pintado empezó su carrera como el perfecto ejemplo del marino-comerciante, una figura que fue común entre los generales de las flotas de los siglos XVI y XVII. Llegó a Sevilla procedente de su Tembleque natal, en busca de esa "primera América" como se ha llamado a la metrópoli hispalense por ser una escala necesaria para dar luego el salto a las verdaderas Indias Occidentales. Para medrar hizo como tantos otros: valerse de contactos y cultivar amistades, utilizando instrumentos como la vecindad o el matrimonio. Así pudo enlazar con una de las familias que dominaba el Consulado de Cargadores a Indias, el gremio de los grandes comerciantes trasatlánticos que a su vez controlaba la Carrera de Indias.

De entrada, consiguió ocupar lucrativos puestos como, por ejemplo, el de "maestre de plata" en algunas flotas, un cargo que le hacía responsable de transportar y entregar a sus propietarios los cargamentos del precioso metal, a cambio, por supuesto, de una jugosa comisión. La riqueza que obtuvo con estos primeros negocios la invirtió en comprar barcos y emplearlos en el tráfico americano y, como solía ser también frecuente y ante la acuciante escasez que el rey tenía de navíos propios, tuvo que prestarlos a la Corona a cambio de alquileres sustanciosos y de permitirle comerciar y hacer buenos negocios.

Viajando en navíos de su propiedad, pero en nombre y con título del rey de España, Manuel López Pintado se convirtió en un verdadero marino, lleno de experiencia ganada en momentos difíciles y convulsos, como fueron los primeros años del siglo XVIII durante la guerra de Sucesión. De esta manera, consiguiendo que llegaran a España caudales considerables para la Corona, López Pintado fue también ascendiendo en graduación militar, como almirante, jefe de escuadra, general, alcanzando a ser al final de su carrera teniente general de la Armada.

Pero Manuel López Pintado quería ser respetado no solo en la mar, sino también en tierra, y poco a poco fue invirtiendo los beneficios obtenidos a lo largo de sus viajes en fincas urbanas y fructíferas propiedades rurales. En pocas palabras, se preocupó de comprar tierras en el Aljarafe, la fértil comarca que domina Sevilla y el valle del Guadalquivir desde unas cercanas colinas. Sus haciendas en las proximidades de la ciudad lo convirtieron en un gran terrateniente, que era el destino deseado por cualquier afortunado que quisiera ir poco a poco ennobleciendo su persona. Pero como un noble no solo debe serlo, sino también parecerlo, don Manuel se mandó construir un imponente palacio. Todavía el edificio se yergue orgulloso, a pesar de su reciente conversión en una lujosa instalación hotelera, en la sevillana calle de Santiago, justo al lado del corral del Conde, donde don Baltasar de Guzmán, conde-duque de Olivares, tenía aposentados a algunos de sus muchos criados. Y como un buen cristiano tiene que pensar también en su morada para la eternidad, dotó con generosidad al cercano convento de Santa María de los Reyes para que le sirviese, llegado el momento, como tumba y panteón familiar.

Con estas señas de su identidad y poder, Manuel López Pintado, como nos comenta Enrique Tapias, se convirtió en uno de los personajes más destacados de la vida sevillana durante la etapa de la primera Ilustración, alcanzando la máxima consideración social al ser nombrado marqués de Torreblanca del Aljarafe y vizconde de Cabrejas. Finalmente, el antiguo comerciante de la Carrera de Indias, comandante de varias flotas, que alcanzó el máximo escalafón en la Armada, terrateniente y noble titulado, murió en 1745 en su hermoso palacio sevillano. Contaba entonces con 68 años.

La ciudad de Sevilla, que le debía no solo haber luchado por que no perdiera la capitalidad de la Carrera de Indias en beneficio de Cádiz, así como la construcción de uno de sus más bellos palacios barrocos, en el que acumuló una impresionante colección de obras de arte, no ha sido especialmente generosa con su memoria y casi lo tiene olvidado. El palacio es conocido en la actualidad como *de Villapanés*, por una de las familias que lo tuvo en propiedad en tiempos posteriores. La plaza a la que se abre, que algún tiempo fue bautizada con su nombre, hoy lleva el de una de las imágenes titulares de una cofradía cercana, y aunque un pequeño azulejo recuerda la antigua denominación, una insolente señal de tráfico oculta el viejo nombre casi por completo. Al

mismo tiempo, su tumba que se ubicó en el cercano convento de Santa María de los Reyes, desapareció hace tiempo debido a desamortizaciones y otras desgracias. El autor de este libro, mientras realizaba su tesis doctoral, localizó su magnífica losa sepulcral, aun completa, aunque arrumbada, sin que por desgracia haya demasiado interés por parte de diversas administraciones para darle un lugar más decoroso.

Por todo ello es especialmente digna de encomio la labor que Enrique Tapias Herrero ha realizado para sacar del olvido a este importantísimo personaje de la vida española y sevillana. Lo ha hecho en una obra perfectamente estructurada, con una fundamentación científica profunda y variada, fruto de sus investigaciones en archivos internacionales, nacionales y locales. La prosa es clara y sobre todo llena de párrafos plenos de entusiasmo. Y es que Enrique Tapias sabe bien de lo que habla en su doble condición de marino e historiador. Como científico, Enrique Tapias ha cursado el master en estudios americanos por la Universidad de Sevilla y ello lo ha facultado para extraer de las amplísimas fuentes consultadas todo el jugo posible. Pero como López Pintado, el autor de este libro es marino de guerra y ha tenido barcos bajo su mando, con lo cual está en condiciones de comprender y explicar al lector muchas de las situaciones en las que el viejo almirante se vio inmerso. Finalmente, el personaje tan brillantemente estudiado en este libro no podría haber alcanzado todo su éxito sin conocer e intervenir en la política de la Corte, en la que desde luego acaban otorgándose prebendas, cargos y títulos. También sabe de política el autor de esta obra, pues no en vano durante muchos años conoció por dentro, como funcionario y trabajador, la más importante organización defensiva del mundo occidental, donde, evidentemente, se manejan muchos hilos de la política internacional.

Tuve ocasión de conocer a Enrique Tapias como profesor de la Universidad de Sevilla. Como docente admito en estas líneas que nunca he tenido un alumno tan eficaz, disciplinado y atento. Nunca se quejó, al menos abiertamente, de las correcciones de mi lápiz, que, en alguna que otra ocasión, llenaba de rayas, flechas y comentarios los folios primorosamente mecanografiados que me presentaba para su corrección. He de reconocer que a los pocos días los párrafos discutidos estaban cambiados de acuerdo con mis recomendaciones y aun mejorados más allá de lo que había podido indicarle. Con estas líneas quiero agradecerle su paciencia y sobre toso esa amistad que, gracias al intermedio impagable de don Manuel López Pintado hemos llegado a alcanzar. Espero que los lectores de esta obra disfruten y aprendan leyéndola tanto como yo he aprendido y disfrutado en mi agradabilísima función de director de tesis.

Sevilla, 16 de junio de 2016
PABLO E. PÉREZ-MALLAÍNA
Catedrático de la Universidad de Sevilla

INTRODUCCIÓN

OBJETO DE ESTUDIO

Historiadores contemporáneos como Antonio Domínguez Ortiz, Fernando Serrano Mangas o Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno han resaltado, en diferentes ocasiones, la falta de atención de las autoridades y de la historiografía nacional y regional, así como el desconocimiento general, sobre los marinos destacados de la Carrera de Indias. Eran almirantes y generales que al mando de grandes flotas y con una gran responsabilidad sobre sus hombros, atravesaban el Atlántico afrontando múltiples peligros bajo unas condiciones muy duras. Son ya clásicos los comentarios de Sir John Elliott: “Nuestro conocimiento sobre la biografía de los españoles, incluso la de aquellos de gran importancia histórica, es terriblemente limitado. Peor es aún el desconocimiento casi absoluto en el que hay que moverse con personajes de segunda fila, pero de gran importancia en la vida del país...”¹.

Decía Domínguez Ortiz que en la Carrera de Indias los mercaderes habían recibido ya alguna atención y que con la apertura de los fondos del Consulado se ampliaría el conocimiento de este grupo social. Continuaba: “Hay otro grupo que merecería también un estudio: el de los que conducían las flotas y galeones a través del Atlántico...” “El grupo formado por los generales y almirantes es reducido en número pero de alta calidad y su estudio sociológico presentaría bastante interés”². A estos hombres dedicó Domínguez Ortiz su discurso de investidura como doctor Honoris Causa en la Universidad de Sevilla. Decía: “Muchas otras cuestiones se nos plantean a propósito de aquellos hombres que desempeñaron una labor histórica. Son un centenar de personajes, de los cuales sólo un par de ellos tienen una biografía

1. ELLIOT, J. y F. DE LA PEÑA, *Memoriales y cartas del Conde-duque de Olivares*, Madrid 1978-1981, p. 15.

2. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *América y la monarquía española*, Granada 2010, p. 167.

medianamente completa. Es esta una tarea que brindo a la nueva generación de investigadores...”³.

Escribía Pérez-Mallaína en 2007: “Por el momento, para los marinos españoles de la Carrera de Indias no contamos con estudios modernos de conjunto que, a través de la perspectiva de análisis prosopográficos o de redes familiares y de poder, hayan presentado una valoración conjunta de esos personajes”⁴. Lo único que se ha escrito son algunos compendios biográficos como los de Antonio Gómez Azeves⁵, Francisco de Paula Pavía y Pavía,⁶ y Bibiano Torres Ramírez⁷. Los dos primeros se publicaron hace muchos años; el de Gómez Azeves da unas descripciones muy superficiales que incluyen a López Pintado; y el segundo, comienza en 1700 con lo que deja fuera los dos primeros siglos de la Carrera de Indias. El de Torres es más reciente, pero sólo se ocupa de aquellos marinos que mandaron flotas y luego gobernaron en tierras americanas.

Sin embargo, en otros colectivos profesionales como los de los oficiales reales, oidores o virreyes, sí se han publicado trabajos de conjunto. Por este motivo es de esperar que este trabajo sirva de punta de lanza para futuras investigaciones, que permitan conocer mejor este grupo humano que tantas glorias dio a Sevilla, Cádiz y España. Estudiando la historiografía británica, francesa u holandesa podemos observar cómo se han publicado las biografías de sus marinos más destacados, e incluso de otros secundarios, cuando claramente no habían superado los méritos de sus colegas españoles. El autor no obtuvo autorización para acceder al archivo privado del almirante, que se encuentra en poder de sus herederos.

¿POR QUÉ LÓPEZ PINTADO?

La Torre del Oro, situada en la orilla del río Guadalquivir, es uno de los símbolos de Sevilla. Probablemente no alcanza en importancia a la catedral con su famosa Giralda, pero no deja de ser uno de los elementos característicos de la ciudad. La Marina española tiene a su cargo este monumento, y en su escaso espacio interior, se encuentra desde 1936 un atractivo museo naval. Al encontrarse en una situación turística de privilegio, el número de visitas que recibe

3. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII*, Dos Hermanas 2002, p. 89.

4. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., “Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente”, *Revista Crónica Nova* de la Universidad de Granada 33/2007.

5. GÓMEZ AZEVES, A., *La Marina Española. Almirantes olvidados o desconocidos*, Sevilla 1873.

6. PAVÍA, F. de P., *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figurarán desde 1700 a 1868*, Madrid 1873-1874, 3 volúmenes.

7. TORRES RAMÍREZ, B., *La Marina en el gobierno y administración de las Indias*, Madrid 1992.

es considerable⁸. Uno de los cuadros de autor anónimo que se exponen en el primer piso, corresponde al teniente general Manuel López Pintado, sevillano de adopción, que pasó múltiples veces frente a la Torre, allá por el siglo XVIII en sus navegaciones a Indias.

Parafraseando a Lucien Febvre, podría decirse que sin problemática, sin preguntas, no hay historia⁹. Cuando un visitante preguntaba por los méritos de este personaje para figurar en el museo, es de suponer que la respuesta debería ser vaga, ya que la historiografía, tanto sevillana como nacional, lo había ignorado casi por completo. Además, la etiqueta descriptiva del personaje era de lo más escueta. Y estamos hablando de uno de los personajes más relevantes de Sevilla durante el siglo XVIII¹⁰.

A pocos metros de distancia se encontraba el Arenal, donde en los preparativos de las flotas se montaban mesas de contratación para completar las tripulaciones de los navíos. Allí podría haber comenzado nuestro protagonista, con quince años, su primer embarque en la Carrera de Indias. Y en tan corta distancia, tenemos el comienzo y el final de una brillante carrera naval, militar y comercial que pretendemos mostrar con este trabajo. Y si la Giralda y la Torre del Oro pueden considerarse como los símbolos de Sevilla, el Arenal no se les queda atrás. Durante el siglo XV había sido el lugar de desembarco y depósito de las piedras que iban a conformar una de las mayores catedrales del mundo. Mencionada hasta la saciedad por la mayoría de los más ilustres escritores clásicos, hacen circular por sus arenas a los protagonistas de sus novelas: el Diablo Cojuelo, Rinconete y Cortadillo, y el Guzmán de Alfarache, entre otros. Lugar de encuentro de pícaros, truhanes, chamarileros, prostitutas, vendedores, soldados y marineros. Allí se vendía, se timaba, y desde luego, se robaba. Finalmente, Lope de Vega escribió una comedia en tres actos con el título *El Arenal de Sevilla*¹¹ donde se incluyen los siguientes versos:

Famoso está el Arenal
¿Cuándo lo dejó de ser?
No tiene, a mi parecer,
Todo el mundo vista igual

Cuánta galera y navío
Mucho al Betis engrandece
Otra Sevilla parece
Que está fundada en el río

8. En 2014 tuvo más de 95.000 visitantes.

9. FEBVRE, L., *Combates para la historia*, Barcelona 1970, p. 23. “Elaborar un hecho es... dar soluciones a un problema y si no hay problema no hay nada”.

10. MÁRQUEZ REDONDO, A.G., *El ayuntamiento de Sevilla en el siglo XVIII*, Sevilla 2010. Según la autora, López Pintado fue uno de los tres caballeros veinticuatro más destacados del siglo XVIII sevillano.

11. SERRERA CONTRERAS, R.M., “El Arenal de Sevilla y Lope de Vega”, *Minervae beticae*, Real Academia Sevillana de Buenas Letras nº 35, Sevilla 2007, pp. 149-168.

Si algo tenía claro el autor a la hora de seleccionar un tema para su tesis, era que debía corresponder al siglo XVIII y con un claro predominio naval. El siglo XVIII resultaba muy atractivo por diferentes motivos. Uno de ellos: el renacimiento de nuestra Marina en todos los órdenes, que la llevó a formar una flota sólo superada por la británica. La reorganización naval, y la aparición de dos personajes destacados del siglo, como son José Patiño y el marqués de la Ensenada, completaban un atractivo escenario. Por otro lado, tras desarrollar la mayor parte de una vida laboral en la Marina española parecía una decisión coherente; la experiencia naval acumulada podría resultar de gran ayuda a lo largo del trabajo. Además, la Carrera de Indias facilitaba un marco adecuado para estudiar diversos escenarios relacionados con el comercio y la navegación. El disfrute de residencia en Sevilla facilitarían las labores de investigación al tener los archivos principales fácilmente accesibles.

En lugar de López Pintado se habría podido seleccionar otro marino de parecidos méritos, pero lo que distingue a este general es la variedad de facetas desarrolladas a lo largo de su vida que contribuye a enriquecer el relato. Analizaremos su vida social en la que consiguió el hábito como caballero de la orden de Santiago; llegó a alcanzar un marquesado; seguiremos su carrera naval y militar hasta obtener el máximo grado posible como teniente general; observaremos su vida política como caballero veinticuatro en el Cabildo Sevillano; estudiaremos un corto período de tiempo en el que desempeñó el cargo de alcalde por el estado noble en la villa de Bollullos de la Mitación, en el Aljarafe sevillano, donde había adquirido varias haciendas; y por último, y no por eso el aspecto menos importante, su vida como comerciante, hacendado, cargador a Indias y miembro destacado del Consulado sevillano de comercio.

Con el estudio de este comerciante y marino se presenta una imagen socioeconómica de la Sevilla de finales del siglo XVII y primera mitad del siglo XVIII en sus aspectos más representativos. Pero tal vez más importante es el estudio del ascenso económico y social de un simple y no rico hidalgo, al de un noble titulado y poseedor de una considerable fortuna. Y todo ello, en una época de cambio en el que los Austrias dan paso a los Borbones. Estos, con sus asesores franceses y con destacadas personalidades españolas, trataban de modernizar las instituciones para sacar al país de la postración material y moral en que había finalizado el siglo XVII.

Hace pocos años en una conferencia del profesor Dr. Enrique Soria Mesa, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Córdoba, en la Real Maestranza de Caballería sevillana, el conferenciante echaba en falta, y a la vez animaba a los alumnos de postgrado, a realizar una tesis doctoral sobre algún personaje relevante de la sociedad sevillana del siglo XVIII. Por último, la eminente historiadora Enriqueta Vila Vilar, en su libro sobre *Los Corzo y los Mañara*, se quejaba de los escasos trabajos realizados sobre las familias de los

comerciantes sevillanos destacados¹². Estos comentarios eran claros estímulos a la hora de emprender la biografía de un personaje tan complejo en una época de cambios tan intensos.

En los años finales de siglo XVII y en los primeros del XVIII, las profundas alteraciones que sufre la monarquía española influyen en el proceso de selección de los mandos de las diferentes flotas y armadas. Por ello, parece interesante profundizar en el estudio de este período y como reclamo encontramos la figura de nuestro protagonista que va a desarrollar su carrera militar y naval durante esos críticos años.

Me gustaría proponer como Hipótesis principal de esta investigación a don Manuel López Pintado, como un ejemplo arquetípico de esa transición. Un marino-empresario como lo habían sido siglos atrás don Álvaro de Bazán o Pedro Menéndez de Avilés por los procedimientos de la vieja escuela, que todavía resultaban eficaces en la primera mitad del siglo XVIII para hacer una carrera brillante, tanto desde el punto de vista social, como en el económico y militar. Con todo, su figura será una de las últimas de este tipo de marinos, pues los tiempos estaban cambiando y dando paso a otro tipo de militar profesional con una mayor formación, que imperaría en la segunda mitad del siglo.

A través de la biografía de un personaje tan polifacético, modelo del comerciante-marino de la época, se pretende comprender mejor los entresijos del comercio con Indias y su defensa naval. Y al mismo tiempo, comentar la vida social y económica sevillana y la evolución de la Marina, en unos momentos cruciales de su historia. Con los acontecimientos vividos por el protagonista, vamos a comprobar la venalidad de cargos que se daba tan frecuentemente en la mayoría de las instituciones, como el cabildo sevillano, en Indias, o en los mandos de flotas. Otro aspecto crucial del comercio con América era el contrabando y el fraude, que se producía tanto aquí, como en los enclaves indios más importantes, a menudo con la colaboración de los gobernadores y oficiales reales de cada puerto. El trabajo realizado por López Pintado en sus últimas navegaciones para descubrir amplias redes de corrupción, resultó muy importante para la Corona.

Las preguntas concretas a las que pretendemos dar respuesta son fundamentalmente las que siguen:

¿Cuáles fueron las razones para que Manuel López Pintado alcanzara el éxito en la mayor parte de sus actividades militares, navales, comerciales y sociales?

¿Se aprovechó el protagonista de las condiciones de cambio reinantes en el panorama político, comercial y naval?

12. VILA VILAR, E., *Los Corzo y los Mañara*, Sevilla 1991, p. 156.

¿Disfrutó de lazos familiares, comerciales o sociales que le permitieran progresar en sus diversas actividades?

Decía George Duby: “Si tuviésemos que resumir de forma sencilla la esencia del método histórico, podría decirse que este se reduce a preguntar y responder,... No pocos fracasos en nuestros trabajos se deben a que olvidamos con relativa facilidad que *la historia pregunta*”¹³. A lo largo de la obra vamos a tratar de mostrar como López Pintado aprovecha circunstancias únicas que se le presentan, y cómo, con seguridad en sí mismo, valentía y cierta temeridad u osadía, se introduce en situaciones que en principio parecían superarle pero que luego resuelve, mostrando una habilidad y dotes diplomáticas que le rendirán excelentes frutos y lo catapultarán hacia cotas que tal vez no habría imaginado.

López Pintado es previsor y prudente, y como buen comerciante sabe que es mejor perder un poco en un momento determinado para luego ganar mucho con paciencia. El mejor ejemplo que refleja este planteamiento se dará en el bloqueo del puerto de Barcelona, cuando el Rey le pide ayuda y solicita sus tres navíos recién comprados. Con esta medida, el Rey pretendía que sirviera como ejemplo para que otros armadores cediesen sus embarcaciones y finalmente, pudiera formar una flota que resultaría decisiva en el triunfo de Felipe V. Gracias a esta operación y a algunas otras que se verán, López Pintado disfrutó del favor real a lo largo de su carrera naval y comercial. Como colofón, el Rey le concedió el marquesado de Torreblanca después de haber alcanzado el máximo rango en el escalafón naval como teniente general.

Como buen comerciante tuvo actuaciones que podían considerarse injustas pero que eran habituales en la vida comercial de la época, como la discriminación realizada en el embarque de mercancías en los navíos de su mando, como se verá en su última navegación a Indias. Su inteligencia, decisión y habilidad comercial, le permitirán arbitrar soluciones para resolver situaciones enquistadas, aunque fuese asumiendo medidas arriesgadas que no se encontraban en los reglamentos comerciales. Estas decisiones, como las tomadas en Cartagena de Indias¹⁴, Portobelo¹⁵, Jalapa¹⁶ o Veracruz, fueron siempre aprobadas, y en la mayor parte de los casos, aplaudidas por Patiño y la Corona. Aquí, López Pintado muestra sus dotes de mando y su carácter, totalmente necesarios cuando se gobierna una flota considerable y se tiene que enfrentar con los

13. DUBY, G., *La historia continúa*, Madrid 1993.

14. Se enfrenta con el Gobernador y oficiales reales multándoles por no seguir los procedimientos con las presas realizadas en su mando de 1730.

15. Permite a los galeonistas desplazarse a Panamá para continuar sus ventas. La Corona confirmará esta decisión (1730).

16. Toma una decisión para facilitar las ventas de los flotistas sin sujetarse a la reglamentación existente.

mercaderes americanos, cuyos intereses eran diferentes a los del Rey y a los de los propietarios de las mercancías embarcadas.

En resumen, seguiremos a una persona ascendiendo en el ámbito económico, militar, naval y social gracias a su buena fortuna, capacidad de trabajo, habilidad política en el manejo de su entorno, decisión e inteligencia. López Pintado va a seguir las pautas marcadas en la sociedad sevillana para alcanzar una destacada situación en lo económico y lo social¹⁷. Los padrinos, tutores, buenos contactos y los servicios a la Corona, le permitirán el acceso a honores y prerrogativas que le encumbrarán y facilitarán el contacto con la nobleza y las familias principales. De esta forma, se le ampliará el ámbito de sus negocios hasta llegar a ser una de las figuras más destacadas y poderosas en el comercio sevillano del siglo XVIII¹⁸.

Como decía Balzac: “Para juzgar a un hombre, hay que conocer, al menos, el secreto de su pensamiento, de sus infortunios y sus emociones. Querer conocer solamente los sucesos materiales de su vida es hacer cronología, la historia de los necios”¹⁹. Por ello, al final del trabajo, se mostrará a la persona con todos sus defectos y virtudes, tratando de progresar en el complejo mundo del comercio transatlántico. A pesar de no disponer, apenas, de apreciaciones de contemporáneos, tenemos bastantes decisiones, litigios y pleitos para estudiar su carácter, con lo que se espera que al final del trabajo tengamos elementos suficientes para juzgar al hombre tal como señala Balzac.

En numerosas publicaciones nacionales o extranjeras que tratan el comercio con Indias del siglo XVIII, se hace referencia al general López Pintado, aunque sea de forma puntual, por varios motivos: ser una figura destacada en el mando de varias flotas o galeones; sus asientos con la Corona y su participación en la Guerra de Sucesión en el bloqueo del puerto de Barcelona; por su importante protagonismo en el conflicto Sevilla-Cádiz debido al traslado de la Casa de la Contratación en 1717 y, finalmente, por su papel destacado como profundo conocedor del comercio americano en la asesoría dada a Patiño y a la Corona, junto con otras personalidades, que permitió varios cambios en la legislación comercial con Indias²⁰.

Pérez-Mallaína ha realizado un estudio general²¹ sobre los más de 400 generales y almirantes que mandaron las flotas de la Carrera desde 1543 a 1740, facilitando las pautas a seguir por los futuros investigadores. ¡Veintiuno llegaron a cruzar el Atlántico en más de diez ocasiones! Y hay que recordar que

17. VILA VILAR, E., *Los Corzo y... op. cit.*, p. 22.

18. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 2933. Carta de Isabel de Farnesio al duque de Riperdá en enero de 1725, en la que comenta que el marqués de Tous, Varas y López Pintado manejaban a su antojo el consulado sevillano.

19. BALZAC, H., *La piel de zapa*, Barcelona 1970, p. 8.

20. Real Cédula de 1735 *Sobre el despacho de galeones y flotas y método de comerciar...*

21. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., “Generales y almirantes...” *op. cit.*

un sólo viaje redondo duraba de media entre un año, y un año y medio. López Pintado lo cruzó mandando flotas en nueve ocasiones.

Un país no puede quejarse de tener una leyenda negra, si no tiene suficientes publicaciones y trabajos editados mostrando la versión nacional de los hechos. Y esto es lo que nos ha ocurrido tiempo atrás. En cualquier caso, hay que aprender de los errores cometidos y, a lo largo del siglo XX, el panorama historiográfico naval del siglo XVIII puede presumir de una pléyade de historiadores profesionales y estudiosos que han generando numerosas publicaciones. Diversos historiadores han escrito sobre la Carrera de Indias, centrándose en cuestiones comerciales, jurídicas o humanas.

El protagonista ingresa en la carrera militar como marino poco antes de la reorganización de la Marina²² y de la creación de la Academia de Guardias Marinas²³ en Cádiz. Si se emprenden algunos trabajos sobre marinos con mandos de flotas en épocas anteriores y posteriores a las fechas indicadas, se podría realizar un estudio prosopográfico que seguramente mostraría una evolución en la eficacia de la Marina y en la mejor defensa de las rutas comerciales con Indias. Con todo, para llevar a cabo cualquier estudio de conjunto, sería necesario contar antes con biografías individuales como la que aquí se presenta, con la intención de que pueda servir también para la realización de investigaciones de carácter global.

22. Real Cédula de 21 de febrero de 1714; MERINO NAVARRO, J. P., *La Marina española en el siglo XVIII*, Madrid 1981, p. 18.

23. BLANCO NÚÑEZ, J.M., *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, Madrid 2001, p. 63; CERVERA PERY, J.M., *La Marina de la Ilustración*, Madrid 1986, p. 169.

CAPÍTULO 1º

CONTEXTO HISTÓRICO: DE LA PAZ DE RYSWICK A LA DE AQUISGRÁN

El comercio y la defensa naval de las rutas americanas

El teniente general López Pintado vivió entre 1677 y 1745, pero a la hora de encuadrar históricamente las actividades del personaje, ha parecido oportuno tomar importantes acontecimientos de la historia de España para delimitar el período vital del general en la evolución de la Carrera de Indias. Realmente, comenzó a navegar en 1692, según menciona en su autobiografía¹, es decir, cinco años antes de la Paz de Ryswick, y falleció tres años antes de la Paz de Aquisgrán. En cualquier caso, estos importantes acontecimientos sirven para acotar, en buena medida, la historia a relatar.

1.1 FINAL DINASTÍA DE LOS AUSTRIAS

“Por espacio de dos siglos, América fue, en general, patrimonio de Sevilla”
F. Braudel².

Relaciones comerciales con América

Frente a un siglo XVI de crecimiento continuo en el tráfico comercial con las Indias, siguió un siglo XVII con una recesión a partir de la década de los veinte en el movimiento de buques y mercancías, que alcanzó hasta comienzos del siglo XVIII. Esta larga y profunda crisis se debía a defectos y debilidades del monopolio, al frágil sistema comercial español y también a la propia evolución de las economías coloniales³. Estos comentarios de García-Baquero eran apoyados por la mayoría de los historiadores de este siglo. Sin embargo,

1. British Library (BL), Add, 20926.

2. BRAUDEL, F., *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, México 1976, tomo I, p. 16.

3. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Andalucía y la Carrera ...op. cit.*, p. 88.

Lutgardo García Fuentes asegura que a partir de 1660 en que se suprime, como se verá, el impuesto de la “avería”⁴ y sobre todo, en la última década del siglo, se produce una reactivación en el tráfico naval con las Indias que queda velado por las estadísticas elaboradas por la Casa de la Contratación, las cuales no tenían en cuenta la reciente supresión del registro de caudales y mercancías⁵. Esta teoría está también apoyada por los historiadores Morineau y Everaert⁶. El hispanista Henry Kamen era de la misma opinión y mencionaba en 1981, que ningún historiador se había aventurado a estudiar la segunda mitad del siglo XVII, excepto C. Haring⁷. Si la decadencia fuera tan absoluta, no se entendería la información facilitada por el cónsul francés *monsieur* Catalán a Colbert en 1670: “el comercio en este puerto de Cádiz es el mayor y más floreciente de Europa”⁸.

El número de buques que participaron en el comercio con Indias en la primera mitad del siglo XVII alcanzaba a 6.573, mientras que en la segunda mitad el número descendía a 1.835. Estas cifras justificarían los comentarios de García-Baquero, pero García Fuentes considera que estos datos no son relevantes. Morineau, aportando cifras no oficiales procedentes de consulados europeos y gacetas holandesas de la época, aseguraba que las remesas de metales preciosos durante la segunda mitad del siglo XVII fueron un cincuenta por ciento superiores a las de la primera mitad del siglo y también, más elevadas que las de la primera mitad del siglo XVIII⁹. El problema, como apuntaba Lutgardo García Fuentes era que las cantidades de metales preciosos registradas en los navíos era muy inferior a la realidad. Cuando el almirante inglés Blake capturó en 1656 un navío español, la plata registrada era la mitad de la que traía a bordo. Ejemplos como este son fáciles de encontrar.

A lo largo de las últimas décadas del siglo XVII, tanto las autoridades gubernamentales como los marinos y comerciantes sugerían una nueva política destinada a revitalizar el comercio legal con Indias, que estaba mostrando sus horas más bajas. En 1679 se había constituido la Junta de Comercio para analizar la situación mercantil. Las diferentes propuestas presentadas, como la supresión de flotas y la apuesta por navíos de registro, la participación limitada de extranjeros o la formación de compañías comerciales, siguiendo los pasos de ingleses, franceses y holandeses, no fueron aceptadas. Y en esta situación, la Corona prefirió mantener un desastroso nivel de comercio;

4. LYNCH, J., *Los Austrias (1516-1700)*, Barcelona 2000, p. 206, Impuesto para sufragar los escoltas; CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., *La Avería en el comercio de Indias*, Sevilla 1945.

5. GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América (1650.1700)*, Sevilla 1982.

6. Sostienen que los totales quinquenales de los últimos treinta años del siglo oscilaron entre 40 y 67,5 millones de pesos superando las cifras de los mismos años del siglo anterior.

7. HARING, C.H., *Comercio y navegación ...op. cit.*

8. KAMEN, H., *La España de Carlos II*, Barcelona 1984, p. 204.

9. MORINEAU, M., *Incrovable gazettes et fabuleux métaux*, Cambridge 1985, p. 249.

sin embargo, estuvo a punto de materializarse la ambiciosa propuesta del dominico fray Juan de Castro, que proponía una compañía de comercio con una flota mercante y de guerra propias, que monopolizara el tráfico mercantil con América¹⁰.

La política económica y comercial de España con las Indias seguía las pautas mercantiles que estaban en boga en la época. La acumulación de metales preciosos era el objetivo principal del comercio, y el descubrimiento de los importantes yacimientos mineros justificaba el monopolio español. Pero este monopolio era parcial, pues dado el pobre nivel industrial del país, los comerciantes extranjeros encontraban fácilmente la forma de enviar a Indias, en las flotas anuales, sus productos manufacturados. Los altísimos impuestos y la ineficacia de los rectores económicos junto con la importación de los metales preciosos, provocó una inflación monetaria que llevó a un aumento de los precios, superior al de los países vecinos. Debido a este estado de cosas, la mayor parte del cargamento de las flotas correspondía a los productos manufacturados extranjeros. A finales del siglo XVII este porcentaje alcanzaba un noventa y cinco por ciento del total transportado. Solamente el tercio de frutos¹¹ era ocupado totalmente por productos nacionales, sobre todo del Bajo Guadalquivir, en los que predominaban el vino, aceite y aguardiente. En esta época, la decadencia española era tan grande que las colonias se aprovechaban, más que nada, del contrabando que llegaba a sus costas y que ofrecía productos a dos tercios del valor de los productos ofrecidos por las flotas anuales, al llegar gravadas con múltiples impuestos.

Durante el siglo XVII, las principales naciones europeas se fueron asentando en diferentes lugares del Caribe. Holanda se estableció en 1625 y poco después ocurrió la toma de Jamaica por Inglaterra, tras fracasar en la conquista de La Española. Este fue un hecho importante por la posición estratégica que poseía la isla entre Cuba y Tierra Firme. En 1670 por el tratado de Madrid, España reconocía las posesiones británicas en las Indias Occidentales y en América, de la misma forma que había hecho con Holanda en el Tratado de Münster de 1648. Como contraprestación, tanto ingleses como holandeses prometían no participar en el comercio ilegal. Desde sus diferentes colonias, estas naciones aprovecharon al máximo la debilidad de la Armada de Barlovento para realizar contrabando con los diferentes asentamientos costeros, y

10. KAMEN, H., *La España de...* op. cit. p. 177.

11. Sobre el tercio de frutos: FERNÁNDEZ SHAW, C., "El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII", *Archivo Hispalense* n° 171-173, Sevilla 1965; SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R., *El comercio agrícola de la baja Andalucía con América en el siglo XVIII. El Puerto de Santa María en el tercio de frutos*, Biblioteca de Temas Portuenses 2000, p. 341; VEITIA LINAJE, Norte de la Contratación de las Indias Occidentales, Sevilla 1672; GARCÍA FUENTES, L., "Las exportaciones de productos agrarios de Sevilla en las flotas de Nueva España, en el siglo XVIII", *Actas del IV Congreso Andalucía y América*, Huelva 1984.

suministrar a sus territorios europeos los productos americanos sin pasar por el filtro fiscalizador de Sevilla. Con la Paz de Ryswick, España entregaba la parte occidental de La Española a Francia. Por otro lado, la posesión de las islas antillanas fue uno de los motivos de los enfrentamientos franco-ingleses que se dieron durante el siglo XVIII: la guerra de sucesión española (1702-1714), la guerra del Asiento (1739-1748) y las guerras del Tercer Pacto de Familia (1762-1763 y 1779-1783).

El comercio ilegal originado por los países que se habían asentado en el Caribe como Inglaterra, Francia y Holanda perjudicó enormemente el comercio español, que se veía incapaz de eliminarlo. Los navíos españoles tanto mercantes como de guerra escaseaban, y las flotas fueron espaciándose facilitando el contrabando extranjero. Ocasionalmente, salían buques extranjeros de puertos europeos navegando directamente al Caribe. Allí, con sobornos y utilizando las redes montadas por las autoridades corruptas, vendían sus géneros sin ningún impedimento. López Pintado, con poderes especiales otorgados por la Corona, descubrirá en su navegación a Tierra Firme en 1730 algunas de estas redes¹².

Mientras, España seguía necesitando los metales preciosos para financiar sus guerras, pero las colonias americanas eran cada vez más autosuficientes en muchos aspectos, y con el auxilio del mercado ilegal no tenían tanta necesidad de las flotas de la Península. La artesanía local comenzaba a asentarse y las prohibiciones de la Corona a las plantaciones de vid, olivo o azúcar, iban desapareciendo. A finales del siglo XVII lo que América necesitaba, sobre todo, eran productos de escaso valor, como: materiales de ferretería, cera, clavos, papel, botones etcétera. Por el contrario, los comerciantes sevillanos preferían exportar productos de poco volumen y gran valor¹³.

En realidad, podemos hablar de un monopolio inicial del Estado controlado por la Casa de la Contratación, y un monopolio privado a partir del siglo XVII, gestionado por el Consulado de Comercio sevillano. El Consulado fue aumentando sus cuotas de poder desde su creación en 1543 beneficiándose de la debilidad de la Corona y su necesidad de dádivas y préstamos, que este organismo se los cobraba con nuevos privilegios y mayores cotas de dominio frente a la Casa de la Contratación, que quedaba como un intermediario entre la Corona y el Consulado. Se produce, por tanto, un cierto acuerdo entre ambas instituciones, que sería el fundamento de la prosperidad de ambos: el empresario, el gran mercader, necesitaba del Estado para lograr una serie de privilegios que le permitieran el libre desarrollo de su actividad; por otro lado, la Corona necesitaba a su vez, un nuevo ordenamiento económico que le proporcionara los

12. Ver punto 6.2.

13. WALKER, G.J., *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona 1979.

medios necesarios para lograr los fines que se había propuesto¹⁴. El Consulado decidía las salidas y frecuencia de las flotas, y designaba los navíos que debían componerlas, controlaba los seguros marítimos, organizaba salvamentos y enviaba “avisos”¹⁵ cuando lo consideraba necesario; pero además, concedía licencia a los extranjeros y organizaba el pago de los indultos¹⁶ para paliar el fraude reconocido, que era difícil de valorar.

Otra importante misión del Consulado era la recaudación del impuesto de la “avería” con la que los comerciantes sufragaban la protección de las flotas con los navíos escoltas. Estaba basado en el valor de las mercancías transportadas; a principios del siglo XVII suponía un seis por ciento del valor embarcado, mientras que en 1631 se había incrementado al treinta y cinco por ciento¹⁷. Estos impuestos asfixiaban a los comerciantes, incitándoles a defraudar. Como muestra de la estrechez de miras gubernamental, tenemos el impuesto especial aplicado sobre la cochinilla; en 1616 se pagaba al fisco cincuenta ducados por arroba, cuando su precio de venta era de ciento veintiséis. Naturalmente, las importaciones registradas en los siguientes años descendieron de forma geométrica al incrementarse el comercio ilegal. Domínguez Ortiz muestra otras cifras; comenta que a mediados del siglo XVI la avería era de un dos por ciento, pasando al cuatro, ocho y doce conforme crecía la amenaza enemiga y el fraude se incrementaba¹⁸. Pero en cualquier caso, en 1660 la Corona aceptó las sugerencias de la Casa de la Contratación y del Consulado sobre la avería, anulando la obligación de declarar el oro y plata importados, sustituyéndolo por una cantidad fija. Los comerciantes de Andalucía y de las Indias, deberían aportar entre todos 790.000 ducados, incluyendo los 150.000 ducados con que contribuía la Hacienda Real por el transporte de sus productos¹⁹. La Corona garantizaba que no se realizarían más confiscaciones y se mantenía el secreto en los envíos a las Indias, que no serían abiertos antes de la partida²⁰.

El Consulado sevillano seguía marcando las pautas del comercio con Indias favorecido por la Corona, en detrimento de los consulados mexicano y peruano, que se consideraban perjudicados por la forma de llevarse a cabo las ferias de Portobelo y México. Estos consulados americanos estaban formados,

14. VILA VILAR, E., *El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación*, Sevilla 1999.

15. Navíos rápidos de escaso tonelaje, navegando en solitario.

16. Penalidad que imponía la Corona al comercio cuando consideraba que había sido defraudada.

17. LYNCH, J., *op. cit.*, p. 612; CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., “La avería en el comercio de Indias” en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla 1944, II, pp. 515-698.

18. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *América y la monarquía ...op. cit.*, p. 129.

19. GARCÍA.FUENTES, L., *op. cit.*, p. 34.

20. LYNCH, J., *op. cit.*, p. 650. Esta medida dificultaría enormemente cualquier estadística que se realizase a partir de entonces al no conocer el valor de lo transportado.

principalmente, por comerciantes llegados de España y en muchos casos, familiares de comerciantes sevillanos. Poseían una buena posición económica y eran los que compraban en grueso la mayor parte de los cargamentos de las flotas, que luego se encargaban de distribuir por los virreinos. Financiaban la explotación de los yacimientos mineros, facilitaban los créditos necesarios para la agricultura y habitualmente arrendaban los impuestos reales como las alcabalas.

Durante este período, hubo peticiones a la Corona por parte de colonias americanas para comerciar entre ellas, como es el caso de Guatemala que pretendía realizar comercio directo con el virreinato del Perú. El Consulado sevillano se opuso terminantemente pues suponía un peligro para los cosecheros andaluces, dado el desarrollo del viñedo y olivar peruanos. Era también la puerta por donde podía entrar el comercio oriental procedente de Filipinas. Por todo ello, fue denegado por la Corona. Cartagena de Indias, a su vez, solicitó permiso para comerciar géneros procedentes de España con las islas de Barlovento; la demanda fue también denegada ante el rechazo del Consulado sevillano. Mientras, ingleses y holandeses pretendían diversas autorizaciones de comercio puntuales, que siempre fueron rechazadas. Solamente Canarias pudo eludir, parcialmente, el monopolio sevillano, gracias a encontrarse en la ruta de la Carrera de Indias.

En 1680, cuando López Pintado comenzaba a corretear por Tembleque²¹, la cabecera de las flotas se trasladó a Cádiz debido a las dificultades del paso por la barra de Sanlúcar, a la navegación por el Guadalquivir, y a que el comercio gaditano había ofrecido un suculento donativo a la Corona. El tonelaje medio de los buques había pasado de 90 toneladas en el siglo XVI a 290 a mediados del siglo XVII, y como alternativa, Cádiz ofrecía una amplia bahía que podía acoger a flotas enteras con grandes calados. Quedaba en el recuerdo los trabajos del hispanista Pierre Chaunu, que designaba a Sanlúcar como el mayor cementerio marino mundial durante la Carrera de Indias, con múltiples hundimientos de flotas por temporales sobrevenidos mientras esperaban las condiciones de mar, viento y marea para pasar la barra²².

Una gran parte del comercio sevillano se trasladó a Cádiz, que aumentó su población durante el siglo XVII de 4.000 a 40.000 habitantes²³. En este incremento, Domínguez Ortiz asegura que fueron determinantes la paz con Holanda en 1648 y con Francia en 1659²⁴. También crecieron las ciudades próximas a la bahía gaditana. En las colonias extranjeras que se instalaron en Cádiz a finales de siglo, destacaba la comunidad francesa seguida de la holandesa, genovesa y

21. Su pueblo natal en Toledo.

22. Es significativo el que existiera en Sanlúcar un gremio de buceadores.

23. BUSTOS RODRÍGUEZ, M., *Burguesía de negocios ...op. cit.*, p. 16.

24. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *América y la monarquía ...op. cit.*, p. 158.

portuguesa. Por el contrario, Sevilla redujo su comercio con Indias de forma drástica²⁵, además de sufrir unos años con condiciones climatológicas adversas que arruinaban las cosechas, o sequías que no permitían las siembras. Todo ello provocó un descenso de población, agudizado por una epidemia de peste a mediados de siglo²⁶. La ciudad hispalense pasó de 150.000 habitantes en el siglo XVI a 85.000 a finales del XVII.

La operatividad de la Casa de la Contratación demandaba a finales del siglo una reorganización que mejorase su eficacia, muy dañada por la venalidad de cargos, que trajo como resultado el que la mayoría de los jueces en el momento del traslado a Cádiz en 1717, pertenecieran a la aristocracia sevillana vinculada al comercio con las Indias. Historiadores como Schaeffer, Chaunu y García Fuentes aseguran que la Casa de la Contratación dejó de cumplir sus funciones principales, permitiendo a los comerciantes la transgresión de sus leyes, encontrándose sometida plenamente al Consulado²⁷. Ya era manifiesta durante las últimas décadas anteriores al cambio de dinastía, la crisis política del Consulado, y la falta de control de la Casa de la Contratación en la organización y salida de las flotas y galeones. Un mercader francés decía a principios del siglo XVIII, que el Consulado consistía en realidad en cuatro o cinco particulares que mantenían el comercio para sus propios intereses, que eran capaces de fijar la frecuencia de las flotas, y que acaparaban todas las mercancías. Era la misma situación que se daba un siglo antes, con la diferencia que en esta época los cargadores eran más numerosos²⁸. En la última década del siglo, López Pintado realizaría dos navegaciones trasatlánticas. En la segunda, partiría en 1699 como consignatario en la flota del general don Manuel Velasco²⁹.

Defensa militar-naval de esas rutas comerciales

Las habituales flotas anuales a Nueva España y Tierra Firme de la segunda mitad del siglo XVII fueron espaciándose en el tiempo, debido a que ahora era el Consulado de Comercio sevillano quien decidía la frecuencia. A los cargadores andaluces les convenía un mercado americano que estuviera necesitado de mercancías, por lo que alargaban el despacho de flotas para provocar un alza de precios en las colonias. Esta postura queda reflejada en las expediciones realizadas en la segunda mitad del siglo XVII: se despacharon veinticinco flotas a

25. GARCÍA.FUENTES, L., *op. cit.*. A finales de siglo, los cargamentos sevillanos eran solamente de un 10 a un 20 % de lo que embarcaban a principios de siglo.

26. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*, Sevilla 1989.

27. GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla 1980, pp. 23-29.

28. VILA VILAR, E., *El poder del consulado sevillano ...op. cit.*

29. Ver punto 2.3.

Nueva España y dieciséis a Tierra Firme. Es decir, muy lejos de las dos expediciones anuales.

Con antelación a la salida de las flotas se enviaban pequeñas embarcaciones, llamadas “avisos”, para anunciar la llegada a los puertos de destino. Debían ser de menos de 80 toneladas, rápidas y no podían embarcar ni mercancías, ni pasajeros, aunque esta reglamentación no se cumplía a rajatabla. Los “avisos” eran importantes para prevenir a los compradores y a las autoridades. En el caso de Tierra Firme servía también para alertar a la flota del Mar del Sur, que debía transportar la plata de la Corona y de los particulares, desde el virreinato del Perú a Panamá para su envío a España y para asegurar las compras en la feria de Portobelo. La flota de Tierra Firme, llamada “los galeones”, realizaba al llegar a puerto un pequeño mercado en Cartagena de Indias que duraba unas dos semanas, y cuando recibía información que la plata peruana estaba en camino, o había arribado a Panamá, se desplazaba a Portobelo para celebrar la feria anual.

Respecto a su composición, los galeones iban protegidos, normalmente, por seis u ocho escoltas, aunque el número variaba de acuerdo con las amenazas o las disponibilidades de los buques. Por el contrario, las flotas a Nueva España iban escoltadas por dos navíos: *la capitana*, donde embarcaba el general al mando de la flota y que navegaba por delante del convoy; y la segunda embarcación de escolta era *la almiranta*, donde embarcaba el almirante, que era el segundo mando de la expedición y que se situaba a retaguardia del convoy. Estos escoltas solían tener un tonelaje superior a los buques mercantes y además de tener una poderosa artillería, contaban con soldados de infantería para aumentar su defensa y para imponer el orden, si fuese necesario. En el caso de existir otros buques de escolta, estos se situaban a barlovento de la flota para facilitar su maniobra en caso de necesidad. En estos buques se embarcaban los metales preciosos y las especias de alto valor como la grana, añil etcétera. Así mismo, en los viajes de ida embarcaban los azogues, que era el mercurio necesario para mejorar la extracción de la plata en las minas americanas; este mineral necesitaba unas condiciones especiales de transporte dada su toxicidad. Cuando las flotas se espaciaban en el tiempo por causas diversas, se organizaban envíos de azogues en buques sueltos, ya que la Corona no podía permitirse el parar la extracción de plata. Más adelante veremos cómo López Pintado consigue un asiento con la Corona para el transporte de azogues con dos buques mercantes, dada la escasez de embarcaciones disponibles. Este contrato será sumamente importante para nuestro protagonista, por lo que supone de reconocimiento a su persona y por la ocasión de realizar una gran operación financiera.

Era normal que antes de la salida a la mar, el general distribuyese unas órdenes y señales para la navegación nocturna, para la entrada en puerto y para mantener la derrota en caso de que posibles temporales provocasen la

dispersión de la flota³⁰. Ante la escasez de buques de guerra disponibles a finales de siglo era frecuente la confiscación de buques a particulares, que se artillaban convenientemente para actuar como escoltas. A pesar de los privilegios que recibía el propietario, no parece había mucho entusiasmo por parte de los armadores, ya que preferían construir buques de escaso o mediano porte para evitar estos secuestros. Podemos ver un ejemplo con la almiranta de la flota de Diego Fernández de Santillán en 1706, que se detalla más adelante. El Consejo de Indias negoció con el propietario de la almiranta al finalizar la navegación y finalmente, se le concedió un ascenso a general, a cambio de llevar por su cuenta y riesgo el transporte de su navío de San Sebastián a Cádiz³¹.

Durante el reinado de Carlos II los escoltas corrían a cargo de la Corona, que una vez suprimido el impuesto de la “avería” recibía, como ya se ha indicado, 790.000 ducados de los comerciantes americanos y andaluces. Esta cantidad resultaría insuficiente para mantener un número de escoltas mínimo en estado operativo. Además, con la desaparición del registro de mercancías, era frecuente que los mercaderes no registraran toda la plata transportada con la consiguiente merma en los ingresos de la Corona, que dificultaba sus planteamientos. Este proceso desfiguraba igualmente las estadísticas generadas por la Casa de la Contratación sobre metales preciosos embarcados, que era precisamente el razonamiento de García Fuentes para asegurar que los envíos de metales preciosos a finales de siglo no fueron tan escasos como aparecen en los libros.

Durante la segunda mitad del siglo XVII las aguas del Caribe vivieron la edad de oro de la piratería, y los buques españoles y asentamientos costeros sufrieron continuos ataques. El Consulado sevillano se quejó a la Corona por las pérdidas acumuladas por los cargadores, y exigió poner remedio, bien fortificando los enclaves costeros o potenciando la Armada de Barlovento. Como solución, el Consejo de Indias sugirió el empleo de corsarios, fletados por los gobernadores de las diversas plazas del Caribe. Finalmente, la Corona reforzó con dos galeones la Armada de Barlovento, pero no se hizo nada con los asentamientos costeros que sufrieron ataques en Santa Marta, Portobelo y la destrucción de Panamá por Henry Morgan³².

Los ataques de piratas se habían convertido en un problema internacional, y a partir de 1680, tanto los ingleses como los franceses, holandeses y españoles comenzaron a actuar conjuntamente contra ellos³³. En 1731, López Pintado

30. Como Apéndice nº 5 se encuentra un legajo manuscrito de López Pintado con ocasión de su mando de flota a Nueva España en 1735. Se trata de la derrota para la flota de Veracruz a La Habana.

31. Ver punto 2.4, p. 80.

32. Esta acción fue narrada de forma novelada por Emilio Salgari en *La hija del Corsario Negro*.

33. LYNCH, J., *op. cit.*, p. 632.

que se encontraba mandando los galeones de Tierra Firme recibió órdenes de la Corona para cooperar con el almirante británico Stewart en la lucha contra los piratas³⁴. Durante esta década hubo incursiones de bucaneros en el Pacífico que saquearon establecimientos costeros del virreinato del Perú, así como en América Central y México. Arrasaron Guayaquil pero no pudieron capturar el Galeón de Manila como pretendían. Tomaron veintiocho barcos y obtuvieron un botín de más de 400.000 pesos. La Armada del Mar del Sur³⁵ con sus dos galeones y un patache no podía ofrecer la defensa necesaria a las costas del virreinato peruano. En 1692 se potenció esta Armada con dos nuevos buques, gracias a la aportación del Consulado peruano. El virreinato en las últimas décadas del siglo había aumentado su presupuesto de defensa del catorce al veintiuno por ciento de sus ingresos, disminuyendo en consecuencia las remesas a España, que en ocasiones eran inferiores a los gastos de defensa³⁶. En el ataque y saqueo francés a Cartagena de Indias en 1697, bajo el mando del almirante barón de Pointis y con la colaboración de diez fragatas de filibusteros mandadas por el futuro almirante Ducasse, se mostró el estado de ruina de las defensas de Cartagena, que era uno de los puertos principales del Caribe³⁷.

Al escasear los buques mercantes se permitió el empleo de navíos extranjeros, cuyo número a finales de siglo prácticamente igualaría al de los buques nacionales. La mayoría de estos habían sido construidos en el Cantábrico y ya un tercio de ellos eran de construcción americana³⁸. Las flotas a Nueva España superaron a las de Tierra Firme (413 navíos por 313) y, entre los dos destinos, sumaban los dos tercios del total de navegaciones de la segunda mitad del siglo. Curiosamente, en los setenta, el valor de la mercancía enviada a Tierra Firme duplicaba o triplicaba lo cargado para Nueva España³⁹. Otros datos llamativos fueron: que el tráfico naval de la década de los ochenta no fue superado hasta el segundo cuarto del siglo XVIII, y que, durante las dos primeras décadas del siglo XVIII los resultados fueron incluso inferiores a los de la década de 1670. En estos datos se basaba García Fuentes para asegurar que la crisis comercial de fines del siglo XVII no era tan profunda como se decía y estaba basada en estadísticas erróneas.

Durante el reinado de Carlos II, las armadas utilizadas por la Corona para la defensa naval, excluyendo a las galeras, fueron:

34. McLACHLAN, J., *Trade and Peace with old Spain 1667-1750*, Cambridge 1940, p. 90. Letters from Keene to Newcastle 1731, April 13, P.R.O., S.P.F., Sp. 107.

35. PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E. y B. TORRES RAMÍREZ, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla 1987.

36. *Ibidem*. En la década de los ochenta, Lima envió a España 1,8 millones de pesos, mientras sus gastos de defensa alcanzaban 8,3 millones de pesos.

37. FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada Española*, T. V, Madrid 1973, p. 287.

38. Que se beneficiaban de la excelente calidad de sus maderas.

39. GARCÍA FUENTES, L., *op. cit.*, p. 52.

La Armada del Mar Océano, concebida para la protección de las costas atlánticas y para la patrulla por las zonas críticas como Azores, San Vicente o Canarias, donde las flotas de Indias corrían el mayor riesgo de encuentros con el enemigo.

La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, creada para escoltar a las flotas de Tierra Firme y Nueva España, así como para transportar los metales preciosos de la Corona y de los particulares.

La Armada de Barlovento para la protección de la navegación por el Caribe y los asentamientos costeros, y luchar contra el comercio clandestino. Tenía como base Veracruz⁴⁰.

La Armada del Mar del Sur, de escasa entidad, pues podían ser dos buques mercantes artillados. Transportaba la plata del virreinato del Perú a Panamá y daba cierta protección a los enclaves costeros del Pacífico⁴¹.

Estas armadas eran totalmente autónomas y no solían intercambiar a sus oficiales. Como mucho, la Corona trasladaba navíos de una a otra según las necesidades. Por ejemplo, a finales de siglo dada la escasez de buques, se trasladaron varias unidades de la Armada del Mar Océano a la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias para servir como escoltas en sus flotas. La escasez mencionada era la consecuencia de no remplazar los buques perdidos por temporales, ataques u otras causas; si a esto añadimos una completa dejadez en su mantenimiento, el cuadro resultante era deprimente. En la segunda mitad del siglo XVII se construyeron en España solamente veintidós galeones, aunque había proyectados casi el doble. Esta cantidad era claramente insuficiente, cuando solamente durante el reinado de Carlos II se perdieron doscientos cincuenta buques⁴². Y mientras tanto, naciones como Inglaterra construían cuarenta y cuatro bajeles en la última década del siglo⁴³. De las principales naciones europeas, solamente Holanda se rezagaba en la construcción de buques.

Durante una buena parte del siglo XVII existió una especie de acuerdo entre la Casa de la Contratación, constructores, capitanes, superintendentes, e incluso comerciantes foráneos, para mantener el fraude en la fábrica de galeones.

40. TORRES RAMÍREZ, B., *La Armada de Barlovento*, Sevilla 1981.

41. SERRANO MANGAS, F., *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*, Sevilla 1985; PÉREZ-MALLAÑA BUENO, P.E. y B. TORRES RAMÍREZ, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla 1987; MARTÍNEZ SHAW, C., "Las flotas de Indias y la protección del tráfico atlántico bajo los Austrias", en ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*, Madrid 2008.

42. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española*, T. V, Madrid 1973; CASADO SOTO, J.L., "Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: evolución y análisis comparativo" en *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, Bilbao 2003.

43. DE DIEGO, E., "Estructuras de la organización naval: Departamentos y arsenales peninsulares", *Jornadas de Historia Marítima*, Madrid 2002.

La Administración tardó en reaccionar y, al final, la solución adoptada fue la construcción a través de asientos con particulares. El asiento era un contrato para construir navíos con calidades determinadas, en un plazo concreto y a un precio fijo. El asentista recibía en ese tiempo los privilegios y exenciones aduaneras de los oficiales de la Corona. A partir de 1650, todos los galeones procedían de asientos con particulares, ya que resultaban más baratos que si se encargaban a la Administración. Los contratistas obtenían el cargo de capitán de mar y guerra, con licencia para realizar dos viajes consecutivos a Indias, mandando el buque y con jurisdicción sobre marinería e infantería. De esta forma, el asentista podía comerciar y percibir elevadas sumas; por todo ello, existía una amplia lista de espera. Durante el viaje a las Indias la responsabilidad era de la Corona, que debía satisfacer una compensación en caso de pérdida del buque⁴⁴.

A partir de 1650, Inglaterra comenzó a construir navíos de línea más evolucionados que los galeones, seguida por Francia y Holanda. Por el contrario, España continuó hasta comienzos del siglo XVIII con la construcción de estos buques, pensando que eran los más idóneos para actuar como escoltas de las flotas a Indias. Pero la realidad era que los galeones de fin de siglo se encontraban mucho más evolucionados, y ya no eran los de la primera mitad. De todas formas, en un enfrentamiento con navíos de línea se encontraban en inferioridad de condiciones. Los galeones de Indias disponían de cascos más gruesos para poder soportar la broma⁴⁵ de los mares cálidos, característica que no necesitaban los galeones de la Armada del Océano.

A partir de la década de los setenta, la Administración, que veía con claridad la brecha existente entre las construcciones europeas y las españolas y cómo ésta se agrandaba, decidió modernizar los diseños. Tras consultar a los mejores expertos, se pensó en “afragatar” las líneas, aumentando la eslora, como habían hecho los holandeses y disminuyendo su calado.

Formación de los mandos navales en este período.

Estado operativo de las fuerzas navales

En el punto anterior se han mencionado las armadas de que disponía la Corona para defender sus territorios y las rutas comerciales con Indias durante el reinado de Carlos II. Eran unas armadas prácticamente autónomas. Por entonces, era frecuente que los generales o almirantes hubieran iniciado sus servicios a la Corona como simples marineros o soldados, y que gracias a su disposición o valor en combate fueran ascendiendo de categoría. La mayoría de los oficiales de las marinas occidentales en los siglos XVI y XVII se formaban a bordo, actuando primero como pajes, grumetes o auxiliares de otros

44. SERRANO MANGAS, F., *op. cit.*, p. 138.

45. Gusano que corroía los cascos en el Caribe.

mandos y adquiriendo, poco a poco, una experiencia marinera y militar a base de práctica; en ocasiones se les llamaba *aventureros*. Los mandos podían ascender a los candidatos que mostraban habilidad e interés, tras un amplio período de prueba; hay muchos ejemplos que se podían traer como muestra. Uno de ellos es el del general Garibay⁴⁶, que fue uno de los más destacados mandos de flotas en la Carrera de Indias. Comenzó como soldado a las órdenes de Pedro Menéndez de Avilés y fue ascendiendo, primero a sargento, luego a alférez, y más adelante a capitán de mar y guerra para finalizar como general.

En otros casos, eran corsarios con gran experiencia en la mar que preferían integrarse en las fuerzas de la Corona, como ocurrió con el teniente general don Antonio Barceló (1717- 1797)⁴⁷, que iniciándose en la mar como marinero, fue luego patrón de un jabeque navegando entre Baleares y la Península, y tras apresar a muchas embarcaciones moras, se integró en la Marina y ascendió al generalato tras recibir en 1779 el mando de las fuerzas navales en el sitio de Gibraltar. De igual modo, pilotos y maestros podían solicitar el ingreso aportando una buena dosis de experiencia naval. Según Vargas Ponce, Barceló “carecía una a una de todas las dotes de un general”, sin embargo, apresó muchos más jabeques moros que sus colegas que habían pasado por la Academia de Guardias Marinas⁴⁸.

Tampoco la Marina Británica estaba a salvo de este tipo de prácticas. Una memoria muy crítica escrita en 1684 por el funcionario Pepys del Almirantazgo inglés, y dirigida a su rey, mencionaba la corrupción, ignorancia e indolencia de la administración naval inglesa. No se abonaban los salarios con puntualidad y los navíos se construían con malas maderas. La mayor parte de los buques estaban mandados por hombres ajenos a la mar; cualquier adolescente de familia noble podía optar al mando de un bajel de guerra. En 1666, el conde de Mulgrave obtuvo el mando de un navío de 84 cañones, tres meses después de haberse embarcado por primera vez⁴⁹.

El atractivo para estos mandos era llevar mercancías de puerto en puerto, ya que los comerciantes transportaban las mercancías de valor, exclusivamente en los buques de guerra. Un capitán podía ganar de esta forma sumas considerables en un viaje corto; el problema era que al ignorar la maniobra de la nave,

46. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., “Juan Gutiérrez Garibay. Vida y hacienda de un general de la Carrera de Indias, en la segunda mitad del siglo XVI”, *Revista de Indias* n° 249, Madrid 2010, pp. 319-344.

47. GÓMEZ VIZCAÍNO, J.A., “Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón del jabeque-correo a teniente general de la Real Armada”, *Revista de Historia Naval* n° 97, Madrid 2007; CODINA BONET, R., *Don Antonio Barceló, almirante de la Armada y Corsario del Rey*, Madrid 2010.

48. VARGAS Y PONCE, J., *Elogio histórico de don Antonio de Escaño*, Madrid 1962, p. 22.

49. FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española*, Tomo V, ...*op. cit.*, p. 261: Extracto de la *Histoire d'Angleterre depuis l'avenement de Jacques II*.

debía dejar ésta en manos de subalternos como el maestre. Afortunadamente para el pabellón inglés, había hombres iniciados como grumetes que se habían encaramado a puestos importantes con una gran experiencia naval. Aquí se podía traer a colación la figura de Francis Drake, que se inició como negrero y pirata, siguió como corsario y finalizó cómo almirante siendo nombrado *sir* por la reina inglesa. Pero como decía el autor de la memoria enviada al soberano británico: "...en la Marina de Carlos II de Inglaterra había marinos y había caballeros, pero ni los marinos eran caballeros, ni los caballeros marinos". Como puede verse, los problemas en el mando de las escuadras no eran exclusivos de España.

También obtenían cargos militares los propietarios a los que les requisaban los navíos, los que transportaban los azogues y como ya se ha avanzado, los asentistas de la Corona que construían buques; todos ellos se convertían automáticamente en capitanes de mar y guerra. Este es el caso de nuestro protagonista. Otra de las fuentes de reclutamiento era el ejército. Entonces, se consideraba que un buen oficial podía mostrar su capacidad de mando y táctica tanto en tierra como en la mar. De la misma forma veremos como a finales de siglo, cuando el número de bajeles se había reducido a un mínimo, y no había destinos a bordo para todos los oficiales, éstos se pasaban al ejército de tierra como alternativa. No hay que olvidar, que en aquella época los salarios no se recibían con prontitud y a menudo pasaban muchos meses sin recibir sus pagas. Además, como medida de ahorro, cuando los conflictos bélicos finalizaban era normal licenciar a las dotaciones, que dejaban de percibir salario alguno hasta que un nuevo conflicto bélico los llamaba a bordo.

Francia fue la primera nación que en 1672 comenzó, por orden de Luis XIV, siendo Colbert secretario de estado de Marina, a "educar para la marina" a cierto número de jóvenes de buena familia, creando tres compañías de guardias marinas en Rochefort, Brest y Toulon. A ellas acudieron a principios de siglo, jóvenes españoles como Blas de Lezo, cuando Luis XIV tutelaba a su nieto Felipe V⁵⁰. La Marina inglesa continuó con las prácticas mencionadas, después de que la Marina francesa hubiera creado su Academia de Guardias Marinas a finales del siglo XVII y la Marina española en 1717.

En junio de 1681 se creó en Sevilla el Real Colegio o Seminario de huérfanos de San Telmo a propuesta de la Universidad de Comerciantes y de la Casa de la Contratación. El edificio daría cabida entre 150 y 200 colegiales que deberían ser huérfanos de marinos pobres. Su programa de estudios abarcaba matemáticas, pilotaje y artillería, y al finalizar, pasarían a servir en la Marina Real y en la del comercio. El Colegio tendría una subvención⁵¹ por cada tonelada

50. *Ibidem*.

51. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R., *Memorias históricas*, Madrid 1981, p. 458. Diferentes subvenciones permanecieron hasta 1737. Un yerno de López Pintado fue alumno del Colegio.

de las naves que partían a Indias, de ahí que se arquearan los buques antes de la salida de las flotas, ya que había un gran fraude en estas mediciones. López Pintado entraría en litigio con el Colegio, al solicitar del Rey la exención en el pago de estos derechos con ocasión de su mando de flota a Nueva España en 1715⁵². El Rey aceptó el patronato de esta obra pía, mientras que la Casa de la Contratación tutelaba el Colegio. Por esa época, escaseaban los pilotos y a menudo debía contratarse a extranjeros que recibían pagas considerables. Al mismo tiempo, el comercio sevillano añadía a su potencial un nuevo factor en su lucha con Cádiz por el control de las navegaciones a Indias⁵³.

1.2 GUERRA DE SUCESIÓN

Relaciones comerciales con América

Tras las catástrofes del siglo XVII, la primera mitad del siglo XVIII fue de recuperación, mientras que la segunda fue de franca expansión⁵⁴. Sin embargo, si observamos el desarrollo comercial de otros países europeos durante el siglo XVIII debemos reconocer que nuestro crecimiento fue mucho más lento. A partir de 1700 se tomaron medidas para reforzar el sistema mercantilista que ofrecía deficiencias en: el mal funcionamiento de las aduanas a través de los asentistas de la Corona, la lentitud en el despacho de las flotas, y la escasez de marinos expertos y de una Armada que protegiera el tráfico comercial.

Analizando el movimiento mercantil de la primera mitad del siglo, se constata que el comercio americano, tras cubrir el primer lustro sin recibir una sola flota⁵⁵, conoció un primer período de recuperación entre 1709 y 1722. A partir de esta fecha se incrementó el comercio de forma significativa hasta mediados de siglo. Y es en 1740, con ocasión de la Guerra del Asiento con Gran Bretaña, cuando se produjo un punto de inflexión con una mejoría clara de transacciones, debido tal vez al nuevo sistema de *navíos de registro*, que permitían una gran movilidad para alcanzar los enclaves más necesitados de mercancías⁵⁶. Las tres cuartas partes del total de las exportaciones eran de origen extranjero, mientras que España se limitaba a enviar hierro, herramientas y productos agrarios; aquí habría que destacar a los intermediarios españoles

52. Ver punto 3.6.

53. GARCÍA GARRALÓN, M., *Taller de Mareantes. El Real Colegio Seminario de San Telmo*, Sevilla 2007; DELGADO Y ORELLANA, J.A., *Catálogo de pruebas de nobleza del Real Colegio de San Telmo de Sevilla*, Madrid 1985; JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E.M., *La contribución del derecho de toneladas de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas al Real Colegio de San Telmo de Sevilla 1730-1778*, Vitoria 1996.

54. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico ...op. cit.*, p. 6.

55. Excepto la armada de Pedro Fernández Navarrete en 1700.

56. LYNCH, J., *La España del siglo XVIII*, Barcelona 2004, p. 139.

de Cádiz que obtuvieron importantes beneficios. En este cúmulo de transacciones, el valor de los metales preciosos alcanzaba el setenta y siete por ciento del total del material importado. Luís XIV, al mismo tiempo que protegía a su nieto, intentaba como aliado sacar provecho del monopolio comercial español con Indias y para ello, necesitaba que España modificase su tráfico naval, suprimiendo las navegaciones en flotas, con la idea de poder enviar sus buques para comerciar de forma legítima. Con este fin, introdujo en las instituciones españolas a varios asesores y expertos en comercio naval, como Nicolás Mesnager y Ambrosio Daubenton para influir en las decisiones de Felipe V. Éste tenía remotas pretensiones sobre el trono francés y por este motivo, hacía oídos sordos a los llamamientos de españoles para que despoblara la corte de franceses. Una de las muchas sátiras que circulaban decía:

“En la adulación de la gabachada toda la justicia fue sacrificada”⁵⁷

Durante un tiempo, Luís XIV consiguió que los embajadores franceses tuvieran acceso directo al Rey y, casi podíamos decir, que ejercieron autoridad sobre el monarca español al que hablaban siempre en nombre del soberano de Francia. Los nuevos asesores dependían del embajador en Madrid, aunque en realidad informaban directamente a su ministro de Marina y Comercio, el poderoso Pontchartrain. Entre 1705 y 1709 se considera que el verdadero primer ministro de España era Amelot⁵⁸, embajador francés en Madrid. Felipe V desde un principio quiso congraciarse con su abuelo y, para ello, ordenó varias disposiciones destinadas a las autoridades indianas. Ya en 1701 permitía la entrada de buques franceses en todos los puertos de la América española, tanto del Atlántico como del Pacífico, y comunicaba que debían ser tratados como nación amiga. No se les dejaba comerciar pero se les autorizaba la venta de “bagatelas” (limitadas a 1.500 o 2.000 libras) para obtener alimentos frescos⁵⁹. Naturalmente, este límite iba a camuflar trasiegos comerciales de mayor valor.

Durante las guerras con Francia anteriores al Tratado de Ryswick de 1697, las colonias españolas habían sufrido continuos ataques, bien de corsarios o de fuerzas combinadas. Por estos motivos, las autoridades coloniales se resistían a permitir la entrada en sus puertos a las embarcaciones que recientemente habían atacado sus costas y el tráfico naval. Muy pocos años antes, en 1697, los franceses habían saqueado Cartagena de Indias al mando del barón de Pointis, y cinco años más tarde, regresaban como amigos y aliados. En las costas del Pacífico, los corsarios franceses habían realizado ataques y saqueos similares

57. Biblioteca Nacional (BN), Mss. 10.952, 170.

58. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla 1982, p. 197.

59. LYNCH, J., *Ibidem*, p. 78; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Ibidem*, p. 73.

a lo ocurrido en el Caribe. Por todo ello, los lugareños veían con mejores ojos a ingleses y holandeses que frecuentaban sus costas con el contrabando, y de haber podido decidir, hubieran preferido como nuevo Rey al archiduque de Austria antes que al Borbón⁶⁰. Tal era el sentimiento español, que Daubenton escribía al ministro Pontchartrain en 1705: "...sin duda alguna, los españoles preferirían perder el comercio con América antes de consentir que Francia sacase el menor beneficio del mismo"⁶¹.

El peligro que para las rutas comerciales españolas suponía la autorización del contacto directo de Francia con los puertos indianos, fue mencionado por el cardenal Portocarrero, ya en 1701, al requerir a Francia seguridades de que los buques franceses no se aprovecharían para realizar contrabando; lo mismo manifestó el Consejo de Indias al año siguiente. Pero los hechos mostraban que los franceses habían inundado fraudulentamente los puertos españoles de Indias. El propio embajador Amelot reconoció los excesos cometidos y las dificultades que se le presentaban para continuar sus buenas relaciones con España. Esta incursión francesa estaba, al mismo tiempo, poniendo en peligro los intereses franceses de la Carrera de Indias, ya que según comentaba Daubenton, más de la mitad de la carga de los galeones y flota de 1706 era de propiedad francesa⁶².

Luís XIV con suma habilidad había conseguido arrebatar a los portugueses el tráfico de esclavos con América, el llamado Asiento de negros, lo que suponía aumentar las posibilidades de realizar contrabando, aprovechando las factorías y enclaves correspondientes al mencionado tráfico. El mercado ilegal francés en Indias había sido siempre inferior al de ingleses y holandeses, que se encontraban mejor situados en sus posesiones del Caribe⁶³. Hasta 1709, en que Luís XIV da por finalizada la "protección" a su nieto, Felipe V concedía todo tipo de ventajas a Francia sin atender a los requerimientos del Consejo de Indias y del Consulado de Comercio sevillano, que veían en las propuestas francesas el camino para introducirse en el comercio colonial, y en consecuencia, se oponían a casi todos sus planteamientos. El Consulado llegó a amenazar a la Corona con no seguir apoyándola financieramente si se accedía a las peticiones francesas, que incluso proponían la desaparición de la institución sevillana. La Corona, conociendo con disgusto el poder absoluto del Consulado sobre la Casa de la Contratación y ante la amenaza recibida, aprovechó la ocasión para realizar una auditoría. Como resultado de la misma, encarceló al prior y cónsules desde el año 1689 hasta 1705, incluyendo el embargo de sus

60. WALKER, G.J., *Política española y ...op. cit.*

61. Carta de Daubenton a Pontchartrain el 8 de agosto de 1705 en DAHLGREN, E.W., *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris 1905.

62. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española... op. cit.*

63. KAMEN, H., *The war of succession in Spain 1700-1715*, London 1969.

bienes. Los nuevos representantes consulares fueron elegidos entre los más próximos a la postura francesa.

A finales del siglo XVII, el número de dirigentes del Consulado de Comercio sevillano se redujo considerablemente, hasta el punto, que unos pocos y poderosos cargadores eran capaces de fijar las frecuencias de las flotas acaparando la mayor parte de las mercancías⁶⁴. En 1706 se restauró la Junta de 1679, con el nombre de Junta del Restablecimiento del Comercio para dar solución a los problemas mencionados. En realidad, la restauración fue a propuesta francesa, ya que hasta esa fecha los galos no habían podido convencer a los mercaderes españoles de abandonar las tradicionales flotas y galeones para incorporarse más fácilmente a la Carrera de Indias. Además, pretendían puentear a los intermediarios españoles para incrementar sus beneficios. Fue en esta Junta donde los franceses de forma sibilina colocaron a españoles favorables a sus planteamientos, como es el caso de Bernardo Tinajero, para pasar más desapercibidos y, a través de esta persona, presentaron sus propuestas⁶⁵.

Una de las decisiones de la Junta fue conceder un asiento al marqués de Montesacro en 1706 para el envío de “avisos” a las Indias. El Consulado de comercio venía realizándolo desde 1628, pero últimamente no cumplía con lo establecido. Debía enviar ocho avisos anuales y durante la Guerra de Sucesión sólo habían salido dos o tres por año. El Consulado lo consideraba un servicio, más que un privilegio. Además de la correspondencia oficial y la particular, esencial para los negocios comerciales, podían transportar cuarenta toneladas pero en frutos, nunca productos manufacturados. El marqués de Montesacro inició el asiento en 1707 con unas nuevas condiciones, entre las que se encontraba el envío de tres avisos anuales a Tierra Firme y otros tantos a Nueva España, se le reducían los impuestos tradicionales y se le permitía armarse en corso. El asiento se rescindió un año más tarde, ya que el momento bélico era sumamente peligroso por lo que hizo desistir a Montesacro. El Consulado volvió a hacerse cargo del servicio, pero con este movimiento la Corona mostraba su deseo de modificar todo aquello que pensaba podía mejorarse⁶⁶.

Los asesores franceses no consiguieron imponer sus planes al encontrar enfrente al Consejo de Indias, al Consulado de Comercio y a la Casa de la Contratación. Sin embargo, sí consiguieron filtrar algunas de sus propuestas, que no dejaban de ser innovadoras, a través de un grupo de funcionarios que las fueron haciendo suyas, como Bernardo Tinajero, Francisco de Varas o el marqués de Monroy. Muchas de estas ideas se irían plasmando en posteriores décadas, como la supresión de los galeones, la apertura de comercio a otros

64. DAHLGREN, E.W., *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*, París, T. I, p. 36.

65. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española... op. cit.*, p. 450.

66. *Ibidem*, p. 326.

puertos, etcétera. Algunos de estos planteamientos serían implementados en el *Proyecto de galeones de 1720*. Ya desde 1699, el Consulado, con el apoyo de la Corona siempre receptiva a la plata americana, tenía planeado enviar unos galeones a Tierra Firme. En 1701, tras la alianza con Francia, el acuerdo para el envío de los galeones era total, pero pronto comenzaron las disensiones entre ambas naciones y los aplazamientos en la salida fueron continuos. Al principio, el motivo fue que la flota del general Manuel Velasco, que había salido en 1699, todavía no había regresado a Cádiz. Luego, en 1702, el comienzo de la guerra provocó nuevos retrasos. Cuando la flota mercante española y la escolta francesa fueron destruidas en Vigo en su regreso por el almirante Rooke⁶⁷, los franceses volvieron a insistir en la conveniencia de suprimir las flotas. Los ingleses conocían perfectamente sus derrotas y era un gran riesgo que se podía evitar, enviando buques sueltos o en parejas pero perfectamente armados⁶⁸.

El Consulado propuso en 1704, tomar varias unidades de los galeones y convertirlas en una segunda flota con destino a Nueva España. Don Diego Fernández de Santillán mandaría esta nueva flota, y los galeones para Tierra Firme serían mandados por su tío, don José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre. En la flota de Nueva España conseguiría nuestro protagonista, Manuel López Pintado, el cargo de maestre de plata a pesar de su juventud y su escasa experiencia comercial y naval⁶⁹. Ante la actitud francesa de retrasar la salida, se decidió en 1706 enviar las flotas con una mínima escolta a pesar del riesgo que suponía. La fortuna les fue propicia y, por suerte, evitaron a la flota inglesa de Sir John Leake que estaba al acecho. Fue la última ocasión en que rigieron los métodos tradicionales de despacho. En los galeones del conde de Casa Alegre viajaba el nuevo virrey de Perú, marqués de Castllosrius, que había sido embajador español en la corte de Luís XIV durante varios años⁷⁰. Los franceses pensaban que con el nuevo virrey los movimientos comerciales franceses, legítimos o no, serían más fáciles. En efecto, el contrabando francés en el virreinato alcanzó cotas nunca vistas. Por otro lado, los galeones tras una larga espera en Cartagena, acudieron a Portobelo donde se celebró una feria anárquica y de pobres resultados debido a las maniobras del nuevo virrey.

La Junta legisló una serie de medidas favorables a los franceses como la posibilidad de registrar sus mercancías directamente, pero siempre en buques españoles, y sin poder acompañarlas durante la navegación. También se claudicó con la supresión de las flotas, pero antes de que estas medidas fueran puestas en práctica, lo que se suprimió fue la Junta. Los ingleses de Jamaica interceptaron correos en los que los franceses planeaban conquistar por la fuerza

67. KAMEN, H., *The destruction of the Spanish Silver Fleet at Vigo in 1702*, London 1966.

68. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 50.

69. Ver punto 2.4, p. 80.

70. WALKER, G.J., *Ibíd.*, p. 57.

enclaves costeros españoles para asegurarse que fueran proclives al duque de Anjou. La mayoría de los enclaves indianos, como se ha dicho, veían con mejores ojos al archiduque de Austria que al pretendiente francés, debido a los ataques franceses de los últimos años. Este fue el motivo del rechazo español en recibir refuerzos de tropas francesas en varios lugares. De hecho, hubo enfrentamientos en La Habana en 1706 con varios muertos, ya que una escuadra francesa no fue autorizada a atracar para hacer víveres y al realizarlo por la fuerza, fueron rechazados por un destacamento de la ciudad.

En 1708 los franceses consiguieron, casi por sorpresa, el envío a Nueva España de sus buques, tanto mercantes como de guerra, en una flota combinada con buques españoles bajo el mando del general Pes⁷¹. La Corona necesitaba recursos y era una oportunidad para recibir los tan necesarios metales preciosos. Era la primera vez y también sería la última, que se producía algo parecido. En esta expedición se introdujeron varias novedades que se detallan⁷²:

- a. El anterior sistema tributario quedaba reemplazado por una tabla de derechos.
- b. Los impuestos se pagarían exclusivamente en España a la salida y a la entrada.
- c. Se mantenía el sistema de cobro por *palmeo*, es decir por volumen de mercancía sin tener en cuenta el peso o el valor. El oro pagaría un 1,5% de su valor y la plata un 3%. Un nuevo ministro se encargaría de esta recaudación, eliminando a los arrendadores.
- d. Se limitaba el valor de los fletes que podían cobrar los dueños de las embarcaciones en función de las mercancías a transportar.
- e. Se creaba la figura de “diputados reales” que con un sueldo de cuatro mil pesos embarcaban en las flotas y resolvían las disputas de los comerciantes. Al desembarcar las mercancías fiscalizaban el trabajo con los oficiales reales del puerto de destino.

Estas medidas se siguieron aplicando en las siguientes flotas⁷³.

A partir de 1708, con menor influencia francesa, se buscó un camino intermedio y fue Bernardo Tinajero, antiguo comerciante que se había enfrentado al Consulado sevillano, el que puso en marcha las nuevas medidas consistentes en una limitación a las prerrogativas del Consulado y la implantación de la *vía reservada*⁷⁴. Esta medida suponía una relación directa del gobierno con la

71. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española ...op. cit.*, p. 11. Se le nombra Pes o Pez indistintamente.

72. *Ibidem*, p. 328.

73. WALKER, G.J., *Ibidem*, Cap. III.

74. GÓMEZ GÓMEZ, M., *La nueva tramitación de los negocios de Indias en el siglo XVIII: De la “vía del Concejo” a la “vía reservada”*, Univ. Castilla-La Mancha 2004; ESCUDERO, J. A.,

Casa de la Contratación. El Consejo de Indias perdía mucho poder, al publicarse dos decretos de enero y septiembre de 1717; se le ordenó pasar a la *vía reservada* todas las competencias relativas al gobierno y finanzas de la Carrera de Indias. Al mismo tiempo, se veía necesario: combinar la política naval y comercial; se confirmaba la eliminación del impuesto de la avería y la necesidad de una Armada Real que diera protección y que ayudase al restablecimiento del monopolio⁷⁵. El Rey permitió a los franceses el envío de cuatro grandes buques a Veracruz en 1710, con más de 500 toneladas cada uno, con lo que consiguió 20.000 pesos en concepto de derechos, y a la vez, el gran enfado de los comerciantes andaluces. Ese mismo año, presionado por el Consejo y el Consulado había prohibido la entrada de buques franceses en puertos de Indias,⁷⁶ y también en ese año, López Pintado partiría para Nueva España al mando de dos navíos con azogue⁷⁷.

Felipe V solicitó recursos al Consulado de Comercio sevillano para activar las últimas medidas militares que dieran fin a la guerra, ya que los franceses habían retirado sus fuerzas. El Consulado, con el respaldo del Consejo de Indias, aseguró que no tenía medios disponibles y sugirió el envío de una flota a Nueva España que pudiese cubrir las necesidades reales. La llegada de la capitana de la Armada de Barlovento facilitó la expedición⁷⁸, pues en ese momento no había buques escoltas disponibles; entonces, el Rey ordenó a Bernardo Tinajero que preparase el proyecto correspondiente, quien a partir de este momento y sin la presión francesa, se convirtió en el hombre fuerte de todo lo relacionado con Indias. Los galos lo ensalzaron por su inteligencia y capacidad de trabajo y en realidad lo ayudaron a encumbrarse al puesto de secretario del Consejo de Indias. A pesar de ello, se opondría a solicitudes francesas que consideraba perjudicaban al comercio nacional. Fue uno de los más firmes defensores de la reconstrucción de la flota y llevó a término el asiento con López Pintado en 1712 para la construcción de diez navíos en La Habana. Finalmente sería nombrado secretario de estado para Marina e Indias.

Bernardo Tinajero fue el autor de los proyectos reales que sirvieron para despachar las flotas de Arriola y Ubilla a Nueva España y los galeones de Echevers a Tierra Firme. El proyecto para la flota del general Arriola, aprobado en 1711, fue un verdadero modelo en el que se basarían los siguientes, así como el *Reglamento de Galeones de 1720*. Aquí se insertaban algunos puntos no

“La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII” en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, V. XXIX-1, Madrid 1985, p. 116.

75. KUETHE, A., *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas. Traslado del Consulado de Sevilla a Cádiz*, Sevilla 1999.

76. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española ...op. cit.*, p. 74.

77. Ver punto 3.1, p. 107.

78. A bordo venía el capitán de mar y guerra López Pintado que había perdido sus naves en la carena.

incluidos en el proyecto de 1708, como la designación de buques y la fecha de salida de la flota por el Rey, o el registro de la plata y frutos en Veracruz; además, modificaba las tasas sobre el oro y la plata (1,5% y 4%)⁷⁹. Con la flota de 1711, el gobierno de Madrid a través de la nueva *vía reservada* sustituía por primera vez a las instituciones tradicionales como la Casa de la Contratación, Consulado y Universidad de Mareantes. El asistente de Sevilla, marqués de Monroy, relevaba a la Casa de la Contratación en la organización del despacho de la flota. Mientras, el oidor de esta institución, Francisco de Varas, le auxiliaba en su trabajo hasta que fue nombrado Intendente General de Marina en 1715⁸⁰.

El almirante Andrés de Pes, gaditano y presidente del Consejo de Indias, veía necesario que la Casa se trasladara a Cádiz donde residía el control del tráfico naval a las Indias desde 1680. Realmente, se pretendía asociar de forma más profunda y eficaz que en el pasado, la protección naval de la Marina Real a los convoyes. Para llevar a cabo este proyecto, se consideraba indispensable la formación en la bahía de Cádiz de una base naval que acogiera a todo tipo de buques mercantes o de guerra, y que les permitiera invernar y realizar las carenas o mantenimientos necesarios. Otro proyecto que impulsaba con todas sus fuerzas era la creación en Cádiz de la Academia de Guardias Marinas, para mejorar la preparación náutica y científica de los futuros oficiales⁸¹. A lo largo del siglo, la Corona, de acuerdo con la Intendencia de Marina y la Casa de la Contratación va a sacar diferentes proyectos para obtener una mayor eficacia en el tráfico mercantil. En ellos se introducirían modificaciones en las inspecciones de aduanas y en las tasas fiscales que afectaban a las flotas y galeones como ya se ha podido ver en las flotas de 1708 y 1711.

Defensa militar-naval de esas rutas comerciales

A comienzos del siglo XVIII sólo existían dos armadas con suficiente entidad: la Armada del Mar Océano y la Armada de la Avería. Tenían la misma base en Cádiz pero ambas poseían una independencia financiera y de personal. A partir de 1708 había, en realidad, una sola armada que patrullaba por el Atlántico. Sin embargo, la Armada de Barlovento que estaba financiada por el virreinato de Nueva España y estaba tripulada en gran parte por residentes en el Caribe, no fue unificada como las otras en 1714⁸².

79. WALKER, G.J., *Ibidem*.

80. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española ... op. cit.*, p. 346. Existe alguna controversia en este nombramiento.

81. TAPIAS HERRERO, E., "El sueño del almirante Pes: El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717", en *Pliegos de la Academia n° 20*, El Puerto de Santa María 2014, pp. 9-24.

82. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Ibidem*, p. 248.

Con la Guerra de Sucesión iniciada en 1702, las flotas a Indias sufrieron un parón considerable. Apenas había barcos disponibles, tanto mercantes como de guerra, y era necesario apoyarse en la ayuda de buques franceses para continuar con el tráfico de mercancías entre los dos continentes⁸³. Además, los escasos navíos que se atrevían a navegar en solitario aprovechando su velocidad, afrontaban una navegación insegura. Lo positivo era que las mercancías alcanzaban precios muy superiores a los normales ante la escasez de ofertas. La desproporción en el poder bélico naval entre los contendientes era patente: Inglaterra poseía una flota de 175 navíos; Holanda disponía de 50; mientras, Francia tenía 97 navíos y España no alcanzaba la decena.

Nada más declarar la guerra en agosto, la reina Ana de Inglaterra presentó en la bahía gaditana una gran flota anglo-holandesa de más de doscientas velas bajo el mando de sir George Rooke⁸⁴. Pretendían asegurar la fidelidad de la zona al contendiente austriaco, pero los lugareños eran más favorables al Borbón. Las fuerzas desembarcadas del duque de Ormond saquearon El Puerto de Santa María y Puerto Real sin apenas resistencia, pero fueron incapaces de batir los fuertes de Matagorda, Puntales y el Puente Suazo que protegían Cádiz, por lo que tuvieron que reembarcar con una sensación de fracaso. Rooke tuvo la fortuna de conocer la entrada en la ría de Vigo de la flota de Indias que estaba esperando, y allí se dirigió. La flota mercante española fue destruida o incendiada por los ingleses y las mismas tripulaciones que no deseaban fueran tomadas como presas, no sin antes desembarcar los metales preciosos de la Corona y particulares que quedaron a salvo. La escolta francesa del almirante Chateaurenau, parte de la cual había seguido rumbo a Brest, fue destruida igualmente. La flota traía seis millones y medio de pesos según datos oficiales⁸⁵ y como compensación por las pérdidas en escoltas sufridas, Luís XIV recibió de la Corona dos millones de pesos⁸⁶. Curiosamente los que más perdieron fueron los comerciantes ingleses y franceses.

A pesar de la guerra y la escasez de buques, no puede decirse que el comercio con Indias fuese anulado, de hecho, en los trece primeros años del siglo partieron veintiséis *navíos de registro* con 4.800 toneladas de mercancías, así como treinta y seis *avisos* con destino a Veracruz y Cartagena. De los *navíos de registro*, cinco tuvieron pérdidas por ataques enemigos y dos de ellos, fueron capturados con toda la carga⁸⁷.

83. *Ibidem*, p. 391.

84. PONCE CORDONES, F., *Rota 1702 (Un episodio olvidado de la Guerra de Sucesión)*, Cádiz 1979.

85. AHN, Estado, leg. 2312.

86. FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española*, Madrid 1973, T. VI, p. 41. La indemnización a Luis XIV dice, fue de 2 millones de pesos. Y la plata registrada en la flota alcanzaba los diez millones como mínimo.

87. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 44.

Durante el período de 1699 a 1713 se despacharon cinco flotas a Nueva España y cuatro pares de navíos con azogues. Por el contrario, a Tierra Firme sólo llegó la flota del general José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre, que salió de Cádiz en marzo de 1706. Tras continuos aplazamientos en la salida, los galeones arribaron a Cartagena sin ningún percance, sorprendiendo a la población que no los esperaba. La razón es que debido a la precipitada salida de Cádiz, no se había enviado ningún *aviso* que alertara de su llegada. Poco más tarde, apareció la escuadra francesa de Ducasse dispuesta a dar escolta a los buques que partían para Nueva España. Tras una larga espera en Cartagena debida a los comerciantes peruanos, los galeones fueron atacados por una agrupación británica, bajo el mando del comodoro Wager, al regreso de la feria de Portobelo. Tras dura batalla, de los cuatro escoltas españoles, uno explotó al poco tiempo, una urca habilitada como escolta embarrancó y fue incendiada. Finalmente, uno de los escoltas, desarbolado, fue apresado. El cuarto escolta, la almiranta, consiguió entrar en puerto con todos los mercantes⁸⁸.

Pero además de las flotas y galeones a Nueva España y Tierra Firme durante los trece primeros años del siglo, salieron *navíos de registro* para cubrir hasta once puertos americanos entre las islas del Caribe y los puertos de Centroamérica y Tierra Firme. La Habana recibió hasta siete buques en este período. En paralelo, se mantenían las comunicaciones con casi todos los puertos caribeños a través de *embarcaciones de aviso* que podían embarcar hasta cuarenta toneladas de mercancías, normalmente productos agrícolas. Pero lo más importante, es que transportaban el correo oficial y el particular, que era fundamental para que los comerciantes pudiesen mantener controlados sus negocios⁸⁹. También estaba ordenado que cuando una flota llegase a puerto, regresase en pocos días un *patache*⁹⁰ a Cádiz para informar a la Corona del feliz acontecimiento. Veracruz recibió cuatro flotas de azogues hasta 1713; una de las cuales estaba bajo el mando del capitán de mar y guerra López Pintado.

El veintidós de mayo de 1708, como ya se anunció anteriormente, salió una flota combinada bajo el mando del general en funciones Andrés de Pes, formada por veintiún buques, catorce españoles, de los que siete eran de menos de cien toneladas, y siete franceses de más de doscientas. Los buques españoles cargaban 1.282 toneladas de mercancías, mientras que los franceses transportaban 1.015 toneladas. Como escoltas llevaban a la capitana de la Armada de Barlovento y un pequeño buque armado español, junto con dos grandes navíos franceses cargados de mercancías. Esta fue, la primera y única ocasión en que se permitía a buques franceses comerciar en igualdad de condiciones que los mercantes españoles. Finalizadas las operaciones comerciales en febrero de

88. FERNÁNDEZ DURO, C., *Ibidem*, p. 89.

89. *Ibidem*.

90. Embarcación ligera que acompañaba a las flotas.

1709, la Corona impidió el regreso hasta que se contase con una protección francesa de garantías; el motivo era que los ingleses estaban al acecho. Ante la insistencia de los comerciantes, el virrey autorizó la partida en noviembre con la única protección de los dos escoltas franceses y el español, ya que la capitana de Barlovento se reintegraba al Caribe. Con mucha suerte, la flota eludió a los buques ingleses y entró en Cádiz en febrero de 1710, con gran contento de la Corona que ascendió a don Andrés Pes a la categoría de almirante⁹¹.

En 1709 Luís XIV retiró sus fuerzas en España y la Corona se encontró con dificultades para continuar con su tráfico comercial con Indias dada la falta de buques. Solicitó recursos de los comerciantes tanto españoles como americanos y trató de comprar algunos navíos a Luís XIV, sin resultado. Entonces, tuvo que recurrir a los asientos con particulares, y el primero de ellos fue con nuestro protagonista, don Manuel López Pintado, hombre con experiencia en la mar y cargador a Indias. Se le adjudicó el envío de azogues con dos buques, que llevaba aparejado el nombramiento de capitán de mar y guerra y el comercio de doscientas toneladas de material. El transporte de azogues necesario para una mayor eficacia en la extracción de la plata, era monopolio real y hasta entonces se había transportado en buques de guerra⁹². Francia entabló conversaciones de paz con Inglaterra en 1710 sin que España participase. Al no lograr un acuerdo, en 1711 se rehízo la alianza con España⁹³. En agosto partió para Nueva España una flota de ocho buques mandada por el general Andrés de Arriola, que era el Jefe de la Armada de Barlovento, transportando 1.596 toneladas de mercancías y 4.000 quintales de azogues⁹⁴; en esta flota navegaría López Pintado como primer diputado real. En enero de 1713 la expedición regresaría a Cádiz bajo el mando de don Pedro de Ribera, por fallecimiento del general Arriola en Veracruz.

Un nuevo proyecto de flota se presentó al Consejo de Indias en marzo de 1712. Estaba formada por cuatro escoltas, dos de ellos grandes, y cuatro mercantes de particulares. El proyecto no resultó en principio, pero la Corona lo arregló aceptando la oferta de don Juan de Ubilla, un antiguo marino de la Carrera de Indias, que tomaría el mando de la flota con el rango de general y que contaba con la colaboración de un financiero francés afincado en Cádiz. La flota salió en septiembre con ocho buques, una vez alcanzada la paz con Inglaterra. Cargaban 1.440 toneladas en mercancías y como dato curioso, ni un solo buque pertenecía a la Corona. A la llegada a Veracruz en diciembre de 1712, el general Ubilla tuvo un conflicto de autoridad con el general Ribera, que allí se encontraba, y en el desenlace el virrey tomó partido por este último. El regreso

91. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 79.

92. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, leg. 2644.

93. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española... op. cit.*, p. 106.

94. AGI, Indiferente General, leg. 2650. Flota de Arriola.

se demoró por diversos motivos en los que tomó parte el virrey, y cuando salió en julio de 1715, tras unir sus buques a los de Echevers, que le esperaba en La Habana, se encontró con un huracán en el canal de Bahama que hundió todos sus navíos, pereciendo Ubilla en el naufragio⁹⁵. A López Pintado le tocaría transportar a España de regreso, todo el personal y mercancías recuperadas en el salvamento.

En noviembre de 1712, la Corona había suscrito otros dos contratos con particulares: don Manuel López Pintado y don Antonio Echeverz y Subiza eran los afortunados. El contrato inicial con López Pintado consistía en la compra y transporte de materiales para la construcción de diez navíos en La Habana. Con el contrato se reconocía el poderío económico del ya almirante, a la vez que sus buenas relaciones con los ricos cargadores de Indias del Consulado, que completarían los recursos necesarios para la compra de tres bajeles y de los materiales necesarios. Este contrato sufrió varios cambios antes de transformarse en una flota que partiría para Nueva España en 1715⁹⁶.

El contrato con Echeverz perseguía el envío de una flota a Tierra Firme, ya que desde los galeones del conde de Casa Alegre no se había despachado ninguna expedición. La flotilla formada por tres buques, más un cuarto que navegaría en conserva con destino a La Habana, salió el veintisiete de julio de 1713 con 1.290 toneladas de carga. Transportaban pertrechos para las guarniciones de Tierra Firme así como un cargo de azogue. La llegada a Cartagena fue muy mal acogida por los oficiales reales y por los mercaderes, acostumbrados al contrabando francés que inundaba el virreinato. Tras larga espera, en 1714, salió con sus buques hacia La Habana para realizar el regreso a España conjuntamente con la flota de Ubilla. Diez meses más tarde, salieron en fatídica fecha las dos flotas para encontrarse como se ha dicho, con un potente huracán que destrozó las dos expediciones en el canal de Bahamas. Sin embargo, Echeverz sobrevivió al naufragio aunque perdió un hijo que mandaba uno de los navíos⁹⁷.

Formación de los mandos navales en este período.

Estado operativo de las fuerzas navales

Durante este período, los mandos de las flotas se adjudicaban frecuentemente al mejor postor, lo que suponía que no siempre los mandos tenían asegurado un mínimo de conocimientos navales, con lo que debían apoyarse en oficiales subalternos. Además, como ocurría a menudo, los recursos necesarios para conseguir el cargo, provenían en gran parte de los mismos mercaderes que

95. Ver punto 3.6.

96. AGI, Indiferente General, leg. 2646.

97. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 86.

llevaban carga en sus flotas, por lo que su autoridad se reducía sensiblemente. En la flota que salió para Nueva España en 1706, después de un lustro sin navegaciones en convoy, los cargos de general y almirante de la flota fueron adjudicados a don Diego Fernández de Santillán y don Juan Antonio de Eguilaz por sendos donativos de 30.000 y 18.000 pesos respectivamente⁹⁸. En este caso fueron donativos pero podían ser préstamos a reembolsar en Veracruz con el tradicional cinco por ciento de interés.

La Corona favorecía los intereses mercantiles de los mandos navales de los escoltas, al permitir que generales y almirantes compraran por 4.853 pesos, el derecho a comerciar con doscientas toneladas de mercancías. Los subalternos podían también conseguir sobresueldos al participar en la manutención de los pasajeros, que viajaban a bordo de los navíos de guerra. Por todo ello, era frecuente que la oficialidad se preocupara más de sus ganancias con el comercio que de su real cometido a bordo. Bernardo Tinajero que tenía experiencia en estas navegaciones a Indias, en su plan de 1713 para restaurar el poder naval español, indicaba que la falta de profesionalidad de los mandos era una de las causas más importantes de la ruina de la Marina de guerra. Tinajero creía que una vez finalizada la guerra podría desaparecer la figura híbrida del marino-negociante en las armadas indianas⁹⁹. Esta era la fisonomía de nuestro protagonista, que supo mantenerse al finalizar la guerra y seguir ascendiendo en la carrera naval-militar.

Naturalmente, estos procedimientos venales no eran exclusivos de los mandos navales a Indias; lo mismo ocurría en la concesión de virreinos que durante el reinado de Carlos II se entregaban al mejor postor. Por ejemplo, en 1695 se subastaron los virreinos de México y Perú, adjudicando el primero al conde de Cañete en 250.000 escudos¹⁰⁰. En lo que se refiere a los cargos municipales ocurría lo mismo. Más adelante veremos cómo nuestro protagonista consigue el cargo de caballero veinticuatro en el Cabildo hispalense mediante su compra por 20.000 reales de vellón¹⁰¹.

En junio de 1705 se promulgó un Reglamento para el personal de la Armada del Océano, que era un primer intento por organizar el potencial humano de la Marina. Se pretendía crear un núcleo de personal estable que en caso de necesidad pudiese agrandarse convenientemente. Como ya se ha indicado, al finalizar los conflictos bélicos la mayor parte de las tripulaciones eran licenciadas, con lo que se perdía la experiencia adquirida en personas que debían buscarse la vida por otros derroteros. Este era uno de los puntos clave de nuestra Marina, que nos llevó a perder enfrentamientos bélicos que podían

98. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política Naval Española ...op. cit.*, p. 436.

99. *Ibidem*, p. 439.

100. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., *La sociedad española en el siglo XVII*, Granada 1992.

101. Ver punto 4.2.

haberse ganado. La falta de continuidad en nuestras tripulaciones llevaba consigo una carencia de adiestramiento y veteranía, cruciales en combate.

El Reglamento calculaba que se podían reclutar en España hasta 40.000 marineros si se les ofrecía un salario puntual. Sin embargo, a la hora de alistar marinería para la expedición del bloqueo del puerto de Barcelona en 1713, hubo problemas para incorporar el personal necesario y se tuvo que acudir a levadas forzosas. El proyecto de “matrícula de mar”¹⁰² donde se encuadraban todos los habitantes entre los dieciséis y los sesenta años, que trabajaban en faenas náuticas y afines, se había iniciado en el siglo XVII, gracias a los esfuerzos del almirante Brochero en el reinado de Felipe III, pero a principios del siglo XVIII no había nada actualizado. Los cabildos de cada jurisdicción eran los encargados de confeccionar las listas bajo graves penas. El Reglamento definía los cargos de la flota y sus sueldos, así como la ración diaria en escudos de vellón.

Por ejemplo¹⁰³:

Tabla 1.1 Cargos y sueldos de la Flota

	Categoría	Sueldo (esc.)	Ración
1	Capitán General	500	20
1	Almirante general	300	12
4	Almirantes	150 cada uno	6
18	Capitán de mar y guerra	50	4
24	Tenientes	30	2
24	Subtenientes	15	1
48	Sargentos	10	1
600	Soldados	3	1

102. Sobre la matrícula de mar: SALAS, F.J., *Cuestión vital de Marina. Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid 1870; O'DOGHERTY, “La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III” en *Anuario de Estudios Americanos*, T. IX, Sevilla 1952; FERNÁNDEZ DÍAZ, R. Y C. MARTÍNEZ SHAW, “Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII”, en *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada 1995; BURGOS MADROÑERO, M., *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX*, Sevilla 2003; VÁZQUEZ LIJÓ, J.M., *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid 2007; GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, J.M., “La matrícula naval de don Diego Brochero de la Paz y Anaya”, *Revista General de Marina*, Mayo 2013, pp. 613-621.

103. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *op. cit.*, p. 423.

Al mismo tiempo, se eliminaban cargos tradicionales como: el veedor, contador auditor y pagador generales; también algunos oficiales mayores, contadores, mayordomos y alguaciles. Por problemas de Hacienda este Reglamento nunca fue implementado, además, en ese momento no había apenas buques operativos. Durante los años de guerra ningún nuevo buque entró en servicio y el personal de la Armada pasó por verdaderas necesidades al no recibir puntualmente ni el salario ni la ración diaria¹⁰⁴. Hasta la creación de la Academia de Guardias Marinas en 1717, la experiencia marinera y la disposición diaria y en combate fueron los principales factores para escalar puestos en la Armada.

1.3 DEL TRATADO DE UTRECHT A LA PAZ DE AQUISGRÁN

Relaciones comerciales con América

El Tratado de Utrecht se firmó en abril de 1713 por los representantes de España, Inglaterra, Francia y Holanda. Las naciones firmantes reconocían a Felipe V como el Rey de España y legítimo sucesor de Carlos II. Se suponía que una vez finalizado el conflicto bélico, el comercio español con Indias volvería a retomar la actividad de pasadas décadas, pero los escasos buques disponibles, los mercados americanos saturados con mercancías ilegales y el bloqueo del puerto de Barcelona en 1713, impedían prestar atención al comercio trasatlántico. Con la llegada de la paz los intereses comerciales de las naciones jugarían un papel fundamental en las cláusulas del Tratado de Utrecht; aquí se originó un cambio sustancial en el comercio con Indias. El Asiento de negros y la entrada en escena del “Navío de permiso” introducían una cuña en el monopolio comercial que la Corona mantenía desde el siglo XVI.

Durante la primera mitad de la guerra, los ingleses habían realizado un contrabando descarado en las costas de Tierra Firme, que se había iniciado a finales del siglo XVII. Mientras los galeones del conde de Casa Alegre se contraban en Cartagena en 1708, veinte balandras mercantes inglesas se contraban en Portobelo escoltadas por un buque de guerra de 60 cañones. Pero a partir de esta fecha, este comercio ilegítimo comenzaba a decaer. Por entonces, el contrabando francés en el Pacífico dominaba el mercado americano y en estas circunstancias, Inglaterra pensó que podía mejorar sus expectativas ofreciendo a Felipe V una paz en la que podría imponer sus condiciones. Se plantearon las propuestas en 1710 y en seis meses se preparó un aceptable programa de paz¹⁰⁵.

104. *Ibidem*, p. 429.

105. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 96.

En las negociaciones para concluir el acuerdo, el punto más importante para el comercio británico era la concesión a la Compañía del Mar del Sur¹⁰⁶ del Asiento de Negros, que desde 1701 poseía Luís XIV. Este Asiento era en realidad la llave para la introducción del mercado ilícito en las Indias, ya que permitía la construcción de factorías y depósitos que facilitaban el trato con los nativos y autoridades corruptas, que no escaseaban. Los ingleses se comprometían a introducir en los territorios españoles de América 144.000 negros en treinta años, es decir 4.800 *piezas de Indias* por año (*a pieza was a black slave, with no defects, at least 58 inches tall*)¹⁰⁷. El contrato del Asiento fue firmado el veintiséis de marzo de 1713¹⁰⁸. La realidad es que los franceses no le habían sacado todo el partido que podían a la trata de esclavos; el motivo era que no tenían gran necesidad debido a las enormes facilidades para la introducción de contrabando, sobre todo en las costas del Pacífico. Todo ello les producía fáciles ganancias aprovechándose de la actitud de los virreyes peruanos que fueron casi siempre proclives a estas mercancías. Por otro lado, los comerciantes estaban encantados de adquirir estos productos a un precio que era un tercio inferior al valor que alcanzaban en las ferias de Portobelo.

Los británicos que ya habían iniciado un lucrativo comercio con el Extremo Oriente, necesitaban plata por ser el medio requerido para las compras en aquellos lugares, que al revenderlas en Europa les producía unos beneficios cercanos al sesenta por ciento. Al mismo tiempo, estarían encantados de ofrecer sus manufacturas al nuevo mercado americano. Con el Tratado de Utrecht, Inglaterra mejoraba su posición de supremacía en la esfera europea disponiendo de una potente Marina y de un extenso imperio donde comerciar.

Con el Asiento de Negros, Felipe V concedía graciosamente autorización a la Compañía del Mar del Sur para enviar un buque de 500 toneladas (el “Navío de permiso”) para comerciar en cada feria que se formase con los galeones y flotas, que teóricamente debían celebrarse cada año. La concesión estaba motivada por las pérdidas que habían sufrido los asentistas precedentes. Las condiciones establecidas indicaban que las mercancías no estarían cargadas con impuestos, por lo que resultarían un treinta por ciento más baratas que las procedentes de las flotas. Una cuarta parte de los beneficios se abonarían a la Corona española¹⁰⁹ y además, un cinco por ciento de las ganancias de los

106. Era la compañía seleccionada por la reina Ana para llevar a cabo el tratado. Había sido fundada en 1711 gracias a una aportación del conde de Oxford a la reina de 7.500.000 libras; TEMPLEMAN, D., *The Secret History of the late Directors of the South Sea Company*, London 1735; TOLAND, J., *The Secret History of the South Sea Scheme*, London 1726; SPERLING, J., *The South Sea Company: An Historical Essay and Bibliographical Finding List*, Baker Library 1962.

107. De acuerdo con lo registrado por los ingleses.

108. McLACHLAN, J., *Trade and peace ...op. cit.*, p. 49.

109. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 100.

británicos¹¹⁰. Naturalmente, el Consejo de Indias estaba en desacuerdo con la concesión, que nadie le había planteado y que se recibió con sorpresa. Con seguridad, el Rey no era consciente del daño que estaba produciendo a los comerciantes andaluces, que no podían competir con los precios libres de impuestos de los británicos¹¹¹.

Afortunadamente para el Consulado de comercio, la Compañía del Mar del Sur despachó sólo tres de estos navíos entre 1713 y 1720, aunque hay que señalar que entre 1716 y 1718 con ocasión de la Guerra de la Cuádruple Alianza el tratado quedó en suspenso. Los dos primeros navíos enviados sufrieron diversos percances, pero como además España no disponía de buques para enviar flotas anuales, tal como había sido incluido en el contrato, los ingleses denunciaron el acuerdo. Gran Bretaña había encontrado una razón para modificar el Tratado de Utrecht, que ahora comprendían había estado muy mal negociado por su representante, el diplomático Bolingbroke. En realidad, el tráfico mercantil británico con España y el Mediterráneo había prácticamente desaparecido tras el contrato, cuando a finales del siglo XVII era más importante que el comercio con las Indias. Con la modificación del tratado se trataba de reconvertir este aspecto del comercio¹¹².

El ministro británico George Bubb renegó el tratado con España, mostrando los problemas sufridos por los dos primeros navíos enviados, el *Bedford* y el *Elizabeth*, y las ocasiones perdidas al no celebrarse las ferias anuales como se había acordado. En mayo de 1716 se firmaron unas nuevas condiciones muy favorables para Gran Bretaña. Si no se despachaban flotas en un año, los británicos estarían autorizados a enviar el “Navío de permiso” y vender su carga independientemente. Para compensar los años que no hubo ferias, podían en adelante transportar 650 toneladas en lugar de las 500 acordadas. Durante el período del tratado, solamente siete buques ingleses fueron despachados para las correspondientes ferias¹¹³. George Bubb, después de su éxito con el nuevo tratado de 1716, sugirió a sus superiores el realizar una alianza con España, que llevaría a un alejamiento de Francia y permitiría mejores condiciones comerciales; además, el emperador podía entrar en conflicto con España en tierras italianas. Así se podrían recuperar las pérdidas comerciales de los últimos cuatro años. Stanhope no pudo aceptarlo pues

110. Que no cobraría casi nunca a pesar de las reclamaciones.

111. DONOSO ANES, R., “El barco anual de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra. El caso del viaje a la Veracruz del navío Real Carolina en 1732” en *Revista de Historia Naval* n° 93, Madrid 2006.

112. Mc LACHLAN, J.O., *Trade and peace ...op. cit.*

113. DONOSO ANES, R., “El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750)” *El Comercio Marítimo Ultramarino*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid 2006.

iba en contra de la diplomacia británica del momento, que buscaba exclusivamente mejores condiciones comerciales¹¹⁴.

Estos acuerdos azuzaron a las autoridades españolas que no podían consentir que el “Navío de permiso” llegara en solitario a las Indias. Se reactivaron las actuaciones para construir nuevas unidades y ya la flota a Nueva España de 1717 se despachaba con una escolta de tres buques de guerra. Anteriormente al Tratado, se había iniciado la construcción de seis navíos en los astilleros del Cantábrico por consejo del conde de Bergeyck, pero en 1716 seguían en construcción. Finalizado el bloqueo catalán se decidió la reconquista de Mallorca en 1715 con una gran flota de buques mercantes alquilados por Patiño, la nueva figura emergente. Con el Tratado de Utrecht se perdieron los territorios italianos, pero la llegada a España de la nueva reina Isabel de Farnesio, acompañada del nuevo primer ministro Alberoni, trajo consigo una nueva política mediterránea que pretendía la recuperación de las regiones perdidas.

Con mucha precaución y secreto se preparó una flota, a base de alquilar o requisar bajeles, que reconquistó Cerdeña en 1717, pero cuando se pretendía tomar Sicilia del mismo modo, Inglaterra que formaba parte de la Cuádruple Alianza, con una discutida y previa advertencia que no se trasladó al mando naval español, destruyó la mitad de la nueva flamante flota en aguas de cabo Passaro en Sicilia. La Cuádruple Alianza se había formado para frenar a España en sus anhelos de recuperar lo perdido con el tratado. Fue la obsesión de Alberoni con los territorios italianos lo que provocó la guerra con la Cuádruple Alianza de 1716 a 1718, pero el desastre naval de cabo Passaro le costó el puesto¹¹⁵.

En lo que se refiere al comercio con Indias en la década del tratado, ya se vio en 1711 con ocasión de la flota del general Arriola, cómo se implementaron algunas nuevas medidas de tipo fiscal y de despacho de la flota. Estas nuevas disposiciones simplificaban los procedimientos y, de hecho, se aplicaron en todas las navegaciones de esa década. Pero fue en 1720 cuando se recogieron formalmente estas innovaciones y algunas otras, en el nuevo *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro y avisos que navegaren ambos reinos*,¹¹⁶ que se firmó el cinco de abril de ese año. Desde este proyecto hasta los decretos de libre comercio de 1765 y 1778, la monarquía siguió una línea ascendente en su deseo de revitalizar el comercio con Indias,

114. MICHAEL, W., *Englische Geschichte im 18ten Jarthunder* vol. I, Carta de Bubb a Stanhope el 19 de febrero de 1716.

115. LYNCH, J., *La España del siglo ...op. cit.*, p. 75.

116. AHN, Estado leg. 2308, caja 2; WALKER, G.J., *Política española y ...op. cit.*, p. 140; PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *Política naval española ...op. cit.*, p. 371.

rescatándolo de las manos extranjeras que lo controlaban. Ahora si puede hablarse de una política colonial al estilo europeo¹¹⁷.

Durante esta década, debido a la escasez de buques y a las operaciones navales en el Mediterráneo que se acaban de mencionar, no se celebró ninguna feria en Portobelo, y las escasas flotas despachadas llevaron bajos niveles de mercancías¹¹⁸. El asiento con López Pintado para el transporte de materiales a La Habana que permitiera la construcción de diez navíos, fue modificado para aprovechando el envío configurar una flota a Nueva España. A los tres navíos comprados por López Pintado se unirían seis mercantes y la capitana de la Armada de Barlovento¹¹⁹. La paz con Gran Bretaña se había firmado en julio de 1713 pero Barcelona seguía en poder de los partidarios del Archiduque, y Felipe V quería finalizar todas las operaciones bélicas, de modo que cuando el parlamento catalán decide por votación la continuación de la guerra, toma la decisión de asediar más firmemente Barcelona que seguía recibiendo suministros de Baleares y otros enclaves mediterráneos. Ante la realidad de que no disponía de bajeles disponibles, pospuso la partida de la flota a Nueva España y solicitó de López Pintado, que ya había adquirido tres buques para la operación, los cediera temporalmente a la Corona para así animar a otros armadores y poder disponer de una flota que bloqueara el puerto barcelonés. Finalmente, López Pintado mandaría una flota de diez buques que sería definitiva para la capitulación catalana.

A partir de 1711 se vio claramente que tanto el Consejo de Indias como la Casa de la Contratación habían perdido casi todo su poder. Ahora la Corona confiaba en Bernardo Tinajero, que siendo secretario del Consejo dictaba a través del Rey lo que antes decidía el Consejo; en 1714 sería nombrado secretario de Marina e Indias. De la misma forma, la Casa de la Contratación había perdido su autoridad en la preparación de las expediciones. El Asistente de Sevilla, marqués de Monroy, controlaba los despachos de las flotas, que antes realizaba la Casa de la Contratación. Monroy, que había designado a Francisco de Varas, oidor de la Casa para que le ayudara en su nuevo cometido, se retiró a Madrid en 1714 y Varas le sustituyó, nombrándole la Corona, Intendente General de Marina desde 1715, nuevo cargo que asumiría varias funciones propias de la Casa. Lo curioso es que, formalmente no se había publicado este nuevo cargo, pero la realidad era que a pesar de las quejas presentadas a la Corona, Varas fue el que dirigió el despacho de la flota de López Pintado en 1715¹²⁰.

117. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 91.

118. *Ibidem*.

119. AGI, Indiferente General, leg. 2646.

120. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E., *op. cit.*, p. 347.

Como consecuencia de las nuevas medidas se produjeron grandes cambios en la administración borbónica persiguiendo una mayor centralización; se amplió el poder a los nuevos secretarios de despacho y se estableció la mencionada *vía reservada* para un mayor control de las gestiones administrativas¹²¹. Este nuevo procedimiento establecía una relación directa entre la Secretaría de Despacho de Marina e Indias y la Intendencia General de Marina, que a partir de 1717 estaría gobernada por la misma persona que el presidente de la Casa de la Contratación. Bernardo Tinajero, hasta su nombramiento como secretario de estado, se dirigía al Rey a través de Grimaldo, que había sustituido al cardenal Alberoni. El traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717 hay que entenderla dentro de este conjunto de reformas.

Hasta 1718 las flotas de Nueva España celebraban sus ferias en México, pero con las nuevas normas que reducían el tiempo de estancia en Indias, el traslado de las mercancías ocupaba un tiempo excesivo. Parece ser que fue Manuel López Pintado el que sugirió a la Corona en 1716, el lugar de Jalapa, situada a veintidós leguas de Veracruz, como lugar más idóneo para las ferias. Felipe V firmó una real cédula en este sentido en agosto de 1718¹²². El *Proyecto para galeones y flotas de 1720* no mejoró las salidas de las expediciones y en consecuencia, en agosto de 1725 se publicó un nuevo reglamento que insistía en las fechas de salida para Tierra Firme y Nueva España¹²³.

Hasta la Guerra del Asiento con Inglaterra salieron ocho flotas a Nueva España. De 1720 a 1726 el resultado comercial de las flotas fue malo, ya que el mercado estaba saturado con las mercancías orientales de Manila, el contrabando de la Compañía del Mar del Sur, el “Navío de permiso” inglés y el comercio con las islas caribeñas. Los comerciantes mexicanos no colaboraban en absoluto, pues se consideraban dueños de su mercado y no querían que los flotistas andaluces intervinieran. Ante este estado de cosas, la Corona ordenó al nuevo secretario de estado de Marina e Indias José Patiño en 1727, que analizara la situación. Éste, convocó varias reuniones con expertos y asesores comerciales de ambas orillas, tratando de buscar soluciones, tanto para Nueva España, como para Tierra Firme, donde la situación era tal vez peor¹²⁴.

En este período de 1720-1726, salieron tres flotas para Nueva España, mientras que sólo dos se despacharon para Tierra Firme. El Consulado andaluz solicitaba un mayor intervalo entre flotas por encontrarse los mercados saturados, y al mismo tiempo, exigía una limitación en el tonelaje de las mercancías transportadas. La Corona, sin embargo, no aceptaba mayores intervalos entre flotas para evitar que el “Navío de permiso” inglés se presentase sólo

121. BORDEJÉ Y MORENCOS, F., *Tráfico de Indias y Política Océánica*, Madrid 1991.

122. REAL DÍAZ, J.J., *Las ferias de Jalapa*, Sevilla 1959.

123. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 158.

124. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 174.

en puerto y saturase los mercados, aprovechando los continuos excesos en sus cargas. Con la destitución de Riperdá en 1726, Patiño asumió la secretaría de Marina e Indias y poco después la de Hacienda. En 1732 se convertiría en el primer ministro al acumular también las secretarías de Guerra y Exteriores. En las propuestas que hace al Rey para aumentar las rentas, sugiere apropiarse de un veinticinco o treinta por ciento de los beneficios de la flota y galeones que estaban a punto de regresar. La razón era que la Corona gastaba mucho más del dinero suministrado por los consulados en dar protección a estos navíos, cuando las ganancias eran exclusivas para los mercaderes. Se incrementaron los impuestos y se pudo ver claramente que Patiño modificaba sus sentimientos respecto a los comerciantes andaluces, a los que siempre había favorecido frente a los indios.

Una de las actuaciones necesarias era revisar la feria de Nueva España. Para ello solicitó el parecer del Consejo de Indias, de la Casa de la Contratación, que ahora regía Varas, del jefe de escuadra López Pintado como experto, y de los mercaderes andaluces. Como resultado de todas las recomendaciones, el Rey emitió una cédula en 1728 en la que se formalizaba la feria de Jalapa con una serie de condicionantes. De la misma forma, se establecieron consultas entre 1727 y 1728 para mejorar el comercio con Perú, que estaba bajo mínimos por la gran cantidad de mercancías ilegales inglesas procedentes de Buenos Aires y del Caribe. El virrey propuso medidas muy estrictas que no gustaron a Patiño; éste creía que hasta que finalizase el Asiento con la Compañía del Mar del Sur no había remedio factible. De todas formas, la fuerte represión del contrabando del virrey Castelfuerte y de los guardacostas del Caribe presagiaba unos buenos resultados en la flota de 1729 y los galeones de 1730¹²⁵.

Patiño, en línea con otras naciones, fomentó en 1728 la formación de compañías mercantiles privadas siguiendo el ejemplo inglés, francés y holandés, y autorizó la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas¹²⁶ que tenía como objetivo comercializar el cacao, que estaba monopolizado por los holandeses y muy de moda en Europa. Esta nueva empresa consiguió la expulsión de los holandeses y se hizo con el monopolio comercial de Venezuela. La compañía inició sus pasos con muy buenas ganancias y al comercio del cacao añadió el del tabaco, índigo y algodón, convirtiendo una provincia pobre en una economía exportadora¹²⁷. Sin embargo, la Real Compañía de Galicia creada en 1734 para comercializar el palo Campeche, tuvo que cerrar al poco

125. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 210.

126. GÁRATE OJANGUREN, M., *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián 1990; HUSSEY, R., *The Caracas Company (1728-1784): a study in the history of Spanish monopolistic trade*, Harvard (Massac.) 1934; MORALES PADRÓN, F., *Rebelión contra la Compañía de Caracas*, Sevilla 1955.

127. LYNCH, J., *La España del siglo ...op. cit.*, p. 134.

tiempo debido a la competencia de los establecimientos británicos de Honduras. Las cuatro compañías de mayor éxito fueron, además de la de Caracas, la de La Habana¹²⁸, la de Barcelona¹²⁹ y la de San Fernando de Sevilla¹³⁰.

Hasta la Paz de Aquisgrán salieron tres flotas a Nueva España. La del marqués de Mari en 1729, con una feria en Jalapa que fue todo un éxito. La de Rodrigo Torres en 1732 y la de López Pintado en 1735 con buenos resultados. A Tierra Firme sólo se despacharon los galeones de López Pintado en 1730, que trajo consigo una feria de Portobelo desastrosa. Sin embargo, se obtuvo una buena información de los “peruleros”¹³¹ para aplicar nuevas medidas comerciales en el futuro. Estos galeones se explicarán con detalle en el capítulo seis. Patiño, entonces, decidió reunir una comisión de expertos para tratar del futuro comercial con Indias. Además de don Juan de Berria, representante del Consulado de Lima, asistieron el ya teniente general Manuel López Pintado, como consejero especial; su sobrino José, que en ese momento era prior¹³² del Consulado de Cargadores del comercio sevillano, como representante de los comerciantes españoles, y con ellos, varios teóricos del mercado colonial¹³³. Durante varios meses este grupo siguió a la Corte para continuar discutiendo las reformas propuestas. Como resultado de todo ello, el veintiuno de enero de 1735 se emitió la *Real Cédula sobre el despacho de galeones y flotas, y método de comerciar los residentes en Indias con España*¹³⁴; que no llegó a entrar en vigor¹³⁵.

En enero de 1739, encontrándose López Pintado como Comandante General del Departamento Naval de Cádiz, se firmó el Acuerdo del Pardo para intentar resolver los problemas creados con Gran Bretaña. Finalmente, el mismo año, el parlamento de Londres declaró la guerra a España y la paz sólo se alcanzó en 1748 en Aquisgrán. Durante este período se produjo la toma y destrucción de Portobelo por el almirante Vernon¹³⁶; a continuación, al mando de una flota impresionante, trató de ocupar Cartagena en 1741, fracasando, con

128. GÁRATE OJANGUREN, M., *Comercio ultramarino e Ilustración: La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián 1993.

129. OLIVA MELGAR, J.M., *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona 1987.

130. GONZÁLEZ SÁNCHEZ, C.A., *La Real Compañía de Comercio y Fábricas de San Fernando de Sevilla, (1747-1787)*, Sevilla 1994.

131. Mercaderes del Consulado de Lima.

132. HEREDIA HERRERA, A., *op.cit.*, José López Pintado había alcanzado el cargo de prior en el Consulado sevillano tras cubrir los años 1732 y 1733 como cónsul. Volvería como cónsul en 1740 y como prior en 1741 y 1742.

133. WALKER, G.J., *op. cit.*, p. 241.

134. ANTÚNEZ Y ACEVEDO, R., *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles en sus colonias en las Indias occidentales*, Madrid 1797.

135. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 159.

136. Que no había mejorado su fortificación a pesar de varios intentos, incluido el de López Pintado durante su estancia en 1731.

resultados desastrosos en buques y hombres. También se debe mencionar la incursión del almirante Anson por el Pacífico para hostigar los enclaves españoles y formar una pinza con Vernon sobre Panamá, que no fue posible. Los dos países firmaron un nuevo contrato comercial en octubre de 1750. Durante el siglo XVIII se produjo un aumento claro del tráfico naval con Indias, intensificándose en la segunda mitad de siglo hasta 1778 en que da comienzo la libertad de navegación¹³⁷.

Tabla 1.2 Navíos y tonelajes en el siglo XVIII

Período	1710-1747	1748-1778
Total navíos	1.271	2.365
Toneladas de arqueó	330.476	738.758

Defensa militar-naval de esas rutas comerciales

España necesitaba reactivar la construcción naval y organizar su Marina para una mayor eficacia. Dos personajes lideraban los esfuerzos por la necesaria construcción de una flota: Bernardo Tinajero y el conde de Bergeyck. De este último decía el embajador francés a su ministro Pontchartrain: “aunque el conde de Bergeyck espera la conclusión de la paz para trabajar seriamente en la formación de una Marina de guerra española, ya ha empezado a hablar de ello como un designio que no vacilará en llevar a cabo”¹³⁸. A finales de 1713 se había aprobado el astillero cubano, otro en Vizcaya y otro más en Cádiz. Se planeaba construir dieciocho buques: seis en Vizcaya y los doce de La Habana¹³⁹ en los que participaría López Pintado y que conformarían el núcleo de una renovada Armada. Como ya se ha comentado, la Marina estaba formada por varias flotas con gran autonomía que a finales del siglo XVII tenían un poder militar escaso. Felipe V por real cédula de catorce de febrero de 1714 suprimió “las escuadras de los reinos y sus propias denominaciones sustituyéndolas por la Armada Real”. Solamente quedaban sin integrar la Armada de Galeras y la de Barlovento¹⁴⁰.

El nombramiento de José Patiño el veintiocho de enero 1717 como nuevo Intendente General de Marina¹⁴¹, a la vez que presidente de la Casa de la

137. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Andalucía y la Carrera...* op. cit., p. 128.

138. KAMEN, H., *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*, Barcelona 1974, p. 407.

139. A los iniciales 10 bajeles se añadieron dos más, de pequeño tonelaje, para la Armada de Barlovento.

140. MERINO NAVARRO, F., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid 1981, p. 18.

141. AMN, ms 580, doc. 41. y FERNÁNDEZ DURO, C., *La Armada española...* op. cit., T. VI, p. 221. Título de Intendente General de Marina.

Contratación, fue esencial para la recuperación y reorganización de la Marina. Su trabajo fue espectacular en múltiples comisiones, manteniéndose bajo las órdenes directas de la Secretaría del Despacho de Marina e Indias. El objetivo que pretendía el Rey bajo su dirección era restablecer la Armada y el comercio con Indias. Con el nuevo cargo, se le concedió una amplia lista de nuevas responsabilidades y los correspondientes privilegios para llevarlos a cabo. Entre ellos se destacan: la construcción de navíos, almacenes, industrias auxiliares, suministro de víveres etc.¹⁴² Fue la figura más destacada del gobierno de Felipe V durante el primer tercio del siglo XVIII y aunque no fue un innovador, supo valorar y retener las ideas y experiencias de colegas veteranos como Bernardo Tinajero o el almirante Andrés de Pes para ponerlas en práctica, una vez que asumió nuevas cotas de poder. Son innumerables los elogios y temores de ingleses, como el embajador sir Benjamín Keene, cuando escribía en 1728: “Desde que he vuelto a este país, he notado con disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento de la Marina española”¹⁴³.

Durante su estancia en Cataluña como Superintendente General dedicó gran parte de su tiempo a estudiar y comprender los diseños de navíos del general Gaztañeta, y ordenó la construcción de tres galeras a los astilleros catalanes para comprobar sus posibilidades y coste final. Tras imponerse en construcción naval en escaso tiempo, se dedicó a reactivar toda la industria naval auxiliar que había desaparecido o se encontraba en un estado lamentable. Este sería el primer paso para la construcción de una flota que Felipe V necesitaba con urgencia. Con el nombramiento, la Corona aprovechó para ordenar el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación, así como su reorganización, al asumir la Intendencia de Marina muchas de sus funciones. Además de fundar el mismo año, la Academia de Guardias Marinas en Cádiz¹⁴⁴, creó el Cuerpo de Artillería de Marina¹⁴⁵ en marzo y el Cuerpo de Batallones¹⁴⁶ en el mes de abril. El motivo de la creación de estos cuerpos era que al salir un

142. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C., *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Madrid 2006, p. 35; RODRÍGUEZ VILLA, A., *Patiño y Campillo*, Madrid 1882; PULIDO BUENO, I., *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva 1988.

143. LODGE, R., *The private correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge 1933; Carta de Keene a Newcastle en 1728. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C., *Ibidem*, p. 123.

144. AGI, Contratación leg. 4889.º Instrucción de lo que deben observar los Guardias Marinas o Cadetes que se embarcan en los navíos, y deberá servir de ordenanza hasta tanto SM mande publicarlas que generalmente han de observar”; BLANCA CARLIER, J.M., “La Escuela Naval Militar: su origen histórico” en *Revista de Historia Naval* nº 32, Madrid 1991.

145. AMN, Ms, 2151, “Ordenanzas para la creación de de las brigadas de Artillería de Marina de 6 de mayo de 1717; ACEDO CERDÁ, M., *El Real Cuerpo de Artillería de la Armada*, Madrid 1970.

146. O'DONNELL DUQUE DE ESTRADA, H., *La Infantería de Marina española. Historia y fuentes*, Madrid 1999.

buque de guerra a la mar, embarcaban fuerzas de los Tercios del Ejército de Tierra para la guarnición de los navíos, así como los artilleros. De esta forma, la Marina adquiriría una independencia y eficacia que facilitarían su labor¹⁴⁷. Esta dotación extra era también embarcada en los buques mercantes que debían navegar como escoltas.

En 1710 ya se había organizado el Cuerpo de oficiales de la Armada o Cuerpo General, pero este Cuerpo no estaba bien estructurado y necesitaba una reforma. El cardenal Alberoni, a instancias del Rey, ordenó a Patiño en los primeros meses de 1717 que preparase una nueva instrucción que mejorase lo ya establecido. El documento correspondiente se publicó el dieciséis de junio con el título: “Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España, y ha de tener fuerza de Ordenanza...”. En el documento se precisaban las obligaciones de las diferentes categorías y se las comparaba con las del Ejército de Tierra y el de otras naciones “para evitar futuras confusiones”. Se detallaban las funciones del comandante de un buque, que en el caso de navíos de línea sería ocupado por un Capitán de Mar y Guerra, que pasaría a denominarse Capitán de Navío¹⁴⁸. Éste, debía: “...hacer observar puntual y exactamente la justicia, régimen, policía y economía, según las Reglas y Órdenes dadas, generales o particulares”.

En 1748 se publicarían las ordenanzas definitivas escritas por Joaquín Aguirre, cuando el marqués de la Ensenada ocupase la secretaría de Estado y del Despacho de Marina. Las experiencias acumuladas en los treinta años de puesta en práctica de la Instrucción de Patiño, ayudó sin duda en el perfeccionamiento de las nuevas ordenanzas. A continuación, Patiño quiso organizar y agrupar en un sólo cuerpo a todo el personal administrativo, tanto en tierra como a bordo de los buques. La medida afectaba a los escribanos, veedores, maestros, contadores etcétera y de esta forma creaba el nuevo Cuerpo del Ministerio, que estaría bajo la jurisdicción del Intendente de Marina¹⁴⁹. Al personal correspondiente, se le adjudicaron muchos trabajos que antes estaban en poder de los oficiales de Marina, que ahora se encuadraban en un renovado Cuerpo General. Con ello, Patiño quería separar el ámbito militar del financiero y organizativo, creando dos cuerpos independientes de funcionarios¹⁵⁰.

147. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C., *op. cit.*, p. 103 y AMN, Ms. 2151, folios 5-34.

148. Curiosamente, la Marina Portuguesa mantiene la antigua denominación de Capitán de Mar y Guerra.

149. BLANCA CARLIER, J. M., “La Intendencia naval española a través de la Historia” en *Revista General de Marina*, Madrid 1996, nº 231, pp. 151-161; PERONA TOMÁS, D., *Orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*, Madrid 1998.

150. ALCALÁ GALIANO, P., *Noticia de las competencias de la Infantería de Marina y los privilegios del Cuerpo General de la Armada*, Madrid 1902.

Tras la introducción del Asiento de negros, la Compañía del Mar del Sur estableció factorías en Cartagena, Veracruz, Portobelo, Santiago de Cuba y Buenos Aires para llevar a cabo la entrega de esclavos. Estas factorías en poco tiempo establecieron redes de entrada de mercancías de contrabando, al mismo tiempo que desembarcaban sus esclavos. La metrópoli no sabía cómo reprimir este aumento del mercado ilegal, pues le faltaba todo tipo de recursos, y entonces, la Corona ordenó a Patiño que pusiese remedio a esta sangría fiscal. Con este objetivo se creó la *Escuadra de Guardacostas del Caribe*, que estaba formada dos embarcaciones que recorrían las costas caribeñas. A estos guardacostas, que solos no podían hacer mucho, se unieron varios corsarios españoles, promovidos por las autoridades coloniales, en busca del mismo objetivo. El resultado fue que aumentó la tensión en la zona y la Marina británica envió en 1726 una escuadra al mando del almirante Hossier para dificultar los movimientos de las flotas españolas.

La Corona, para evitar fricciones en lo referente a las visitas realizadas a embarcaciones sospechosas para la represión del contrabando, remitió a todas las autoridades con responsabilidad en estos menesteres, una cédula en la que se reflejaban los acuerdos con Inglaterra de 1667 y lo acordado por el Tratado de Utrecht de 1713 y 1714. De esta forma, los mandos de buques y autoridades españolas conocerían lo firmado y no admitirían triquiñuelas de los buques británicos, que solían justificar sus acciones tergiversando lo acordado. Cuando entrasen en puerto buques mercantes, tres oficiales reales subirían a bordo nada más llegar para evitar fraudes, y en el caso de embarcaciones menores (sin cubierta) se inspeccionarían nada más atracar¹⁵¹.

En 1723 Patiño publicó la Ordenanza de Arsenales. Los intendentes tendrían la responsabilidad de los suministros, almacenes y mantenimientos, así como el control laboral del arsenal y del departamento naval. La costa española se dividió en tres departamentos navales: Cádiz, Cartagena y Ferrol. Cada uno tendría un arsenal y se le asignaría una flota¹⁵². La política de construcciones daba sus frutos consiguiendo construirse treinta y seis navíos en los astilleros españoles entre 1726 y 1736. Durante la primera mitad del siglo la Marina llegó a construir setenta navíos; principalmente después de 1723. La mayoría serían construidos en Guarnizo¹⁵³ y La Habana¹⁵⁴.

A su muerte en 1736, Patiño dejaba una flota de treinta y cuatro buques de línea, nueve fragatas y dieciséis barcos de menor entidad¹⁵⁵. Fue tomado

151. AHN, Estado, Legajo 4070. Cédula real de 1720 a las autoridades caribeñas.

152. Estas flotas llevarían una bandera en los topes que las distinguirían según el color.

153. MARURI VILLANUEVA, R., "Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo", 2001; MAISO GONZÁLEZ, J., "La postergación de las ventajas de Guarnizo" en *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*, Santander 1992.

154. MERINO NAVARRO, F., *La Armada española ...opus cit.*, p. 182.

155. LYNCH, J., *op. cit.*

por algunos como el Colbert español, sin embargo, al final de su vida pasó momentos amargos por las sátiras creadas contra él y firmadas con el seudónimo el *Duende Crítico*¹⁵⁶, donde se ocultaba el fraile carmelita portugués Manuel Freyre de Silva, que fue descubierto y apresado pero que consiguió escapar.

*Yo soy en la corte
un crítico Duende
que todos me miran
y nadie me entiende;
cuando meto ruido
en el gabinete
asusto a Patiño
y enfado a los Reyes.*

Al año siguiente, se creó el Almirantazgo siguiendo el ejemplo inglés. El marqués de la Ensenada sería su secretario y durante su existencia asumió parte de las competencias de la secretaría de Marina. Sirvió para realizar diversas reformas como: la matrícula de mar, las ordenanzas de arsenales, el reglamento de sueldos, los hospitales de marina y el armamento de buques; a los once años de existencia se disolvió¹⁵⁷. Ante la muy probable declaración de guerra inglesa debido a la tensión creada en el Caribe con la represión del contrabando, se preparó una flota a finales de 1739 con todos los navíos operativos de Cádiz, a los que se añadirían los situados en Ferrol. López Pintado, que se encontraba como comandante del Departamento naval, se encargaría de llevar la flota gaditana a Ferrol para preparar la salida definitiva,¹⁵⁸ y en julio de 1740, salió una escuadra de Ferrol con doce buques bajo el mando del general Torres para defender los intereses españoles en el Caribe¹⁵⁹.

Formación de los mandos navales en este período.

Estado operativo de las fuerzas navales

Bernardo Tinajero en su plan de 1713 para reimplantar el poder naval español, comentaba que la falta de profesionalidad de los mandos era una de las causas más importantes de la ruina de la Marina. Para remediar esta situación,

156. MAÑAS MARTÍNEZ, J., *El Duende Crítico de Madrid*, Madrid 1995; LIZASO TIRAPU, M.A., "Datos para una biografía del Duende Crítico de Madrid", *Príncipe de Viana* 2014, p. 185; EGIDO, T., *Prensa clandestina española del siglo XVIII «El Duende Crítico»*, Valladolid 1968, pp. 46-56.

157. BLANCO NÚÑEZ, J.M., *La Armada española en ...op. cit.*

158. Ver punto 7.4.

159. AGS, SM, Legajo 396.1, Documento 354. Instrucciones a Torres de la Corona el 10 de julio de 1740.

Patiño creó la Academia de Guardias Marinas¹⁶⁰ en enero de 1717, situada en un castillo donado por la ciudad de Cádiz. Se tomó como modelo la Academia francesa creada en 1669, a pesar de que en ese momento, se encontraba en un momento crítico por falta de presupuesto. Por el contrario, los ingleses y holandeses preferían el adiestramiento de los jóvenes embarcándolos al cuidado de veteranos oficiales. Los *Captain servants* eran muchachos que el capitán inglés podía embarcar como ayudantes suyos y que ascendían a guardias marinas a los cuatro años de navegación. Para su ascenso a tenientes debían pasar un examen. La Academia británica fue creada en Portsmouth en 1733¹⁶¹.

Ya en 1716 el almirante Andrés de Pes, como gobernador del Consejo de Indias había coincidido con Tinajero en la necesidad de crear una escuela de guardias marinas similar a las de otros países europeos. En consecuencia, comunicó a sus delegados en las provincias marítimas la forma en la que deberían ser seleccionados los futuros cadetes¹⁶². Patiño y Pes pensaron que el reclutamiento debería ser realizado entre los jóvenes nobles españoles; el razonamiento era que se pensaba que estos jóvenes estaban mejor preparados que la mayoría y, por tanto, eran los más idóneos para acceder a la oficialidad. De todas formas, hubo varias excepciones con jóvenes plebeyos que habían mostrado verdaderas aptitudes para la carrera naval.

La Academia comenzó a funcionar en los primeros meses de 1717 con el primer grupo de treinta y siete guardias marinas procedentes casi en su totalidad del norte de España, con tres italianos y un francés. A lo largo de este primer año fueron llegando nuevos alumnos hasta conformar una primera promoción de ciento veintinueve aspirantes. Patiño, como ocurrió con otros muchos proyectos, no fue el originador intelectual de la Academia pero sí se ocupó de ponerla en marcha. En mayo de 1717 redactó una primera Instrucción, precisando que los trabajos que los alumnos debían realizar cuando embarcaran, serían los mismos que el resto de la tripulación, además de recibir sus clases¹⁶³. El único privilegio que tenían era un alojamiento diferente debido a su condición de futuros oficiales. Su bautizo de fuego se presentó al embarcar

160. AGI, Contratación leg. 4889. "Instrucción de lo que deben observar los Guardias Marinas o Cadetes que se embarcan en los navíos, y deberá servir de ordenanza hasta tanto SM mande publicarlas que generalmente han de observar"; BLANCA CARLIER, J.M., "La Escuela Naval Militar: su origen histórico" en *Revista de Historia Naval* nº 32, Madrid 1991; DE LA GUARDIA, R., "Vicisitudes de las dos primeras promociones de Caballeros Guardias Marinas", *Revista General de Marina* nº 1977,

161. MERINO NAVARRO, J., *La Armada española ...opus cit.*, p. 34; DICKINSON, H.W., "The Portsmouth Naval Academy (1733-1806)" in the *Mariner's Mirror*, V. 89, Feb. 2003.

162. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C., *op. cit.*, p. 97, pp. 267-291; GUILLÉN TATO, J., "La primera promoción de Caballeros Guardias Marinas", *Revista General de Marina* nº 1961, pp. 725-733.

163. Es el mismo procedimiento que se sigue hoy día con los guardiamarinas que embarcan en el buque escuela Juan Sebastián Elcano.

en la flota para la conquista de Cerdeña y la primera baja se produjo en enero de 1718 por bala de cañón¹⁶⁴.

Los guardias marinas recibirían una formación castrense a cargo del capitán-comandante y una formación científica, por medio del director y profesores de la Academia¹⁶⁵. Las enseñanzas que recibían los futuros oficiales durante los cinco o seis años de estudios, abarcaban: matemáticas, náutica, cosmografía, maniobra, construcción de navíos y artillería, sin olvidar la danza¹⁶⁶. Entre sus alumnos destacaron Jorge Juan y Antonio de Ulloa. A pesar de la nueva formación de los oficiales españoles estos no tuvieron buenas críticas de sus colegas europeos; tal vez querían cubrir demasiadas materias. Lo que era indudable era la superioridad de los mandos ingleses. Tanto D'Orvilliers como Nelson, más tarde, mencionaban la lentitud en las maniobras de los buques españoles y la torpeza de algunos de sus mandos. Y detrás de todo ello estaba una carencia de "días de mar" con una clara superioridad inglesa¹⁶⁷.

Todo este programa educativo para futuros oficiales no afectó a López Pintado, pues cuando se creó la Academia ya era jefe de escuadra¹⁶⁸. Su formación fue pues de otro tiempo, en el que los marinos unían experiencias personales muy variadas (militares, náuticas y comerciales) para hacerse con el mando de los navíos de guerra y mandos de escuadras. Otro medio para integrarse en el cuerpo de oficiales de Marina era el ser Caballero de la Orden de Malta¹⁶⁹. Este hábito llevaba consigo además de un voto de castidad, el servicio temporal en la Armada de Galeras de la Orden que combatían a turcos y berberiscos. Era una magnífica escuela que la Corona aceptaba como sustitutiva de la Academia y permitía el acceso directo al rango de oficial. Este fue el caso, entre otros, de los ministros Arriaga y Valdés¹⁷⁰.

164. CERVERA PERY, J., *La Marina de la Ilustración*, Madrid 1986.

165. *Ibidem*.

166. HIGUERAS RODRÍGUEZ, *Enseñanzas náuticas e instituciones*, Madrid, p. 144.

167. MERINO NAVARRO, J., *La Armada española ...op. cit.*, p. 36.

168. En realidad había sido ascendido a almirante en 1712 pero con las nuevas denominaciones su actual rango era el de jefe de escuadra.

169. Sobre la Orden de Malta: CERVERA PERY, J., "La Orden de Malta y la Armada: una vinculación histórica" *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* nº 23, Madrid 1994; MORENÉS Y MARIÁTEGUI, C., *Historia resumida de la Soberana Orden de Malta*, Madrid 1995; O' DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., "La Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* nº 23, Madrid 1994; BLONDY, A., *L'Ordre de Malte au XVIII siècle*, Paris 2002, p. 8.

170. BLANCO NÚÑEZ, J.M., *La Armada española...opus cit.*, p. 171.

