

VICENTE RUIZ GARCÍA

EL NAVÍO *ORIFLAME*

Y SU TIEMPO

UN PATRIMONIO

CULTURAL DE ESPAÑA

EN LA COSTA DE CHILE



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
DIPUTACIÓN DE SEVILLA



EL NAVÍO *ORIFLAME* Y SU TIEMPO





VICENTE RUIZ GARCÍA

EL NAVÍO *ORIFLAME* Y SU TIEMPO

UN PATRIMONIO CULTURAL
DE ESPAÑA EN LA COSTA DE CHILE



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
DIPUTACIÓN DE SEVILLA
Madrid, 2022



Catálogo de la Editorial Universidad de Sevilla
Colección Americana
Núm.: 74

Catálogo Diputación de Sevilla
Servicio de Archivo y Publicaciones
Serie: Nuestra América
Núm.: 47

Reservados todos los derechos por la legislación en materia de Propiedad Intelectual. Ni la totalidad ni parte de este libro, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse o transmitirse en manera alguna por medio ya sea electrónico, químico, óptico, informático, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo por escrito de la editorial.

Las noticias, los asertos y las opiniones contenidos en esta obra son de la exclusiva responsabilidad del autor o autores. La editorial, por su parte, solo se hace responsable del interés científico de sus publicaciones.

Este original fue galardonado con el premio del concurso de monografías Nuestra América 2020.

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado: <https://cpage.mpr.gob.es>

EDITORIAL CSIC: <http://editorial.csic.es> (correo: publ@csic.es)

Imagen de cubierta: ilustración de naufragio, mapa del Cono Sur y piezas de artesanía de la Real Fábrica de Cristales de la Granja de San Ildefonso (composición a partir de fotografías del autor).

© EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA
Porvenir, 27 - 41013 Sevilla

© CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
Editorial CSIC
Vitruvio, 8 - 28006 Madrid

© DIPUTACIÓN DE SEVILLA
Servicio de Archivo y Publicaciones
Menéndez Pelayo, 32 - 41071 Sevilla

© Vicente Ruiz García

© De las ilustraciones, las fuentes mencionadas a pie de las mismas



NIPO: 833-22-003-0

e-NIPO: 833-22-004-6

ISBN del Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 978-84-00-10904-2

e-ISBN del Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 978-84-00-10905-9

e-ISBN de la Editorial Universidad de Sevilla: 978-84-472-2344-2

e-ISBN del Servicio de Archivo y Publicaciones de la Diputación de Sevilla: 978-84-7798-500-6

DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/9788447223442>

Maquetación: Ángel de la Llera (Editorial CSIC)

Edición digital de la primera edición impresa en 2022



ÍNDICE

PRÓLOGO AL LECTOR , por Pablo Emilio Pérez Mallaina	15
PRÓLOGO DEL AUTOR	21
ARCHIVOS CONSULTADOS Y SUS SIGLAS	23
INTRODUCCIÓN	25
Capítulo I. LAS FUENTES DOCUMENTALES PARA LA INVESTIGACIÓN DEL <i>ORIFLAME</i>	33
Capítulo II. <i>L'ORIFLAMME</i>: UN NAVÍO DE GUERRA AL SERVICIO DE LA MARINA FRANCESA (1743-1761)	39
1. El arsenal de Tolón, la construcción del <i>L'Oriflamme</i> y su contexto histórico	39
2. La guerra de los Siete Años y la batalla de Cartagena (1758). La primera campaña del <i>Oriflamme</i>	50
3. La captura británica.....	57
Capítulo III. <i>NUESTRA SEÑORA DEL BUEN CONSEJO Y SAN LEOPOLDO, ALIAS ORIFLAME</i> (1761-1769)	63
1. De navío de guerra a mercante de la Carrera de Indias.....	63
2. El primer viaje del <i>Oriflamme</i> a Nueva España (del 11 de septiembre de 1763 al 20 de agosto de 1764).....	72
3. Los otros <i>Buen Consejo</i> . Los viajes que no hizo el <i>Oriflamme</i>	84
4. Uztáriz, Hermanos y Compañía.....	95
5. El segundo viaje del <i>Oriflamme</i> a Nueva España (del 6 de enero de 1766 al 13 de marzo de 1767).....	101
6. El viaje del <i>Oriflamme</i> al Río de la Plata. Tercera travesía ultramarina (del 4 de noviembre de 1767 al 17 de julio de 1769).....	113



ÍNDICE

Capítulo IV. EL TESORO DEL ORIFLAME (1768-1770)	113
1. Carlos III y el Real Sitio de la Granja de San Ildefonso	113
2. La Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso	120
3. La Real Orden de 1768 para el envío a América de una remesa de piezas de fina cristalería de la Real Fábrica de San Ildefonso	126
4. La experiencia de las anteriores remesas de cristalería de la Real Fábrica de San Ildefonso enviadas a Indias	130
5. América. Un mercado colonial para el vidrio.....	134
6. La selección y el embalaje de las piezas. Las opciones de transporte y el acuerdo con la Casa Uztáriz.....	138
7. El transporte del tesoro de Madrid a Cádiz.....	145
8. La caravana de Francisco Villalmil y el transporte de cristales de Madrid a Sevilla. La reconstrucción de una odisea por el Camino Real	153
Capítulo V. EL ÚLTIMO VIAJE DEL ORIFLAME (1769-1770)	173
1. Cádiz, 1770: retrato del Puerto y la Puerta de Indias.....	173
2. Los preparativos del viaje. La estiba de la mercancía	180
3. La partida, el resto de la carga y la derrota seguida por el <i>Oriflame</i>	196
4. La ruta del cabo de Hornos	206
5. El destino del <i>Oriflame</i> : el puerto del Callao; Lima y el Perú del virrey Amat.....	215
Capítulo VI. EL NAUFRAGIO (1770)	229
1. Lunes 23 de julio de 1770	229
2. Martes 24 de julio de 1770.....	230
3. Miércoles 25 de julio de 1770	231
4. Jueves 26 de julio de 1770.....	236
5. Viernes 27 de julio de 1770.....	236
Capítulo VII. CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL NAUFRAGIO (1770-1782)	239
1. Las causas del naufragio.....	239
2. Las primeras noticias de la tragedia y las operaciones de rescate.....	246
3. Las noticias del naufragio llegan a España	250
4. Los últimos intentos de rescate.....	253
5. El resto del tesoro y las últimas exportaciones de cristales de La Granja a América	257
6. Pérdidas económicas y reclamaciones de los afectados. El epílogo de un naufragio.....	262
Capítulo VIII. ¿DE QUIÉN ES EL TESORO? (1998-2021)	267
1. El descubrimiento del pecio.....	267



ÍNDICE

2. Oriflama S.A.	269
3. La legislación chilena y la protección del Patrimonio Cultural. La batalla legal por el <i>Oriflame</i>	270
4. Juicios y sentencias	273
5. Patrimonio cultural versus tesoro sumergido	277
6. ¿Inmunidad soberana?	284
7. Las reclamaciones de los herederos	286
8. Los derechos del Estado español. Seguros y riesgos marítimos	292
9. El papel de la moderna arqueología subacuática	300
CONCLUSIÓN	307
GLOSARIO	311
FUENTES CONSULTADAS	317
BIBLIOGRAFÍA	319
PRENSA, RADIO Y WEBS CONSULTADAS	325
APÉNDICES DOCUMENTALES	327
APÉNDICE DE IMÁGENES	373





A Javier Abarca, allá donde estés





Las exequias del mar son más tristes que las de la tierra.
Se da sepultura a un cadáver, y allí queda; las personas a quienes interesa
saben que hay un rincón de tierra donde existen aquellos restos,
y pueden marcarlos con una losa, con una cruz o con una piedra.
Pero en el mar... se arrojan los cuerpos en la movable inmensidad,
y parece que dejan de existir en el momento de caer;
la imaginación no puede seguirlos en su viaje al profundo abismo,
y es difícil suponer que estén en alguna parte estando
en el fondo del océano. (...)

BENITO PÉREZ GALDÓS





PRÓLOGO AL LECTOR

Curioso lector: si encontrases este libro en los estantes de una librería no dudes en comprarlo, y más si eres aficionado a las historias que tienen que ver con la mar, con sus embarcaciones, gentes, aventuras, luchas y naufragios. Si por ventura fueras un estudiante que halla su referencia en las listas de una biblioteca, tampoco lo pienses dos veces: pídelo en préstamo y aprovecha un fin de semana para leerlo, por simple disfrute, pero también si precisas conocer mejor la historia naval del siglo XVIII, y en especial del desarrollo de los viajes de la Carrera de las Indias Occidentales entre España y sus posesiones americanas.

Su autor es un profesional de la ciencia histórica, con el máximo y más honorable grado que otorgan los claustros universitarios: el de doctor, que, como seguramente sabes, significa más que docto; es decir, el que más sabe. Pero como casi todos los que se dedican a la historia, a nuestro autor le resultaría muy difícil vivir de la venta de sus libros, por lo que ha debido dedicarse al noble y vocacional arte de enseñar a los demás. Concretamente Vicente Ruiz García es profesor de enseñanza media, el más esforzado cuerpo de la educación pública, y del que han salido, no lo olvides, algunos de los mejores historiadores españoles, y no me resisto a citar entre ellos a don Antonio Domínguez Ortiz, para mí, el más insigne «modernista» español del siglo XX. Pero no contento con esto (es una forma de hablar, pues seguro que tanto él como sus alumnos disfrutaban en sus clases), nuestro autor también ejerce como profesor universitario en la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

Con todo, me atrevo a aventurar que donde Vicente Ruiz García se encuentra más en su elemento es escribiendo libros sobre barcos, y es de justicia señalar que no ha perdido el tiempo y a pesar de que no son tantos los años que lleva en el oficio, ha publicado un granado ramillete de este tipo de obras:

De Segura a Trafalgar (El Olivo editorial, 2009); Las Naves de las Cortes (1808-1812) el último servicio de la Marina de la Ilustración (Silex Ediciones, 2013); Los Pontones de Cádiz y la odisea de los soldados derrotados en la batalla de Bailén 1808-1814 (Asoc. Jesús de Haro, 2013); Las aventuras del navío San Justo (Glyphos publicaciones, 2015); Los Arsenales del Rey (1750-1820). La revolución industrial que pudo haber sido (Glyphos Publicaciones, 2017); La Provincia Marítima de Segura y la Marina de la Ilustración. La contribución de las maderas de Segura de la Sierra a la construcción naval del siglo XVIII



(*Instituto de Estudios Giennenses-Diputación Provincial de Jaén, 2019*); *Cocina a bordo. Alimentación, salud y sostenibilidad en las largas travesías marítimas del siglo XVIII* (*Onada Edicions, 2021*)

Por todas ellas ha recibido tantos premios, que para contarlos sería menester usar los dedos de ambas manos:

Premio Internacional «Ciudad de Benicarló» de Cocina, Salud y Sostenibilidad (2020), Premio Internacional «García-Diego» de Historia de la Tecnología (2019); Premio de Investigación «Cronista Cazabán» (2017); Premio «Juan Antonio Cebrián» de Divulgación Histórica (2015); Premio de Ensayo «Pablo de Olavide y el Espíritu de la Ilustración» (2015); Premio Iberoamericano «Del Mar Cortes de Cádiz» (2013); Premio de Investigación «Historiador Jesús de Haro» (2012); Premio Internacional de Investigación Histórica «Fundación Foro Jovellanos del Principado de Asturias» (2011); «Premio Virgen del Carmen» otorgado por la Armada Española en su modalidad «Juventud marinera» (2008). De todos ellos, estimado lector, el más reciente es, precisamente, el que se le ha concedido por el libro que tienes ante ti: Premio de Monografías «Nuestra América», otorgado en noviembre de 2020 por la Diputación Provincial de Sevilla.

El navío Oriflame, Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile es una obra sobresaliente de la que me gustaría destacarte tres aspectos:

En primer lugar, se trata de hacer la historia de una embarcación del siglo XVIII, que navegó por el Mediterráneo, el Atlántico y el Pacífico, entre 1744 y 1770. En este sentido quería recordarte que hasta la segunda mitad del siglo XX no tuvo la ciencia histórica la buena idea de ampliar los temas sobre los que enfocar su mirada. Las batallas, la política y los grandes hombres o el nacimiento y caída de los imperios habían sido los protagonistas habituales desde tiempos de Herodoto. Pero a partir de entonces empezaron a surgir obras que nos hablaban de la historia de los alimentos; de las enfermedades y las epidemias; de los miedos y los mitos; de la forma de encarar la muerte o de conseguir el placer y, en fin, de los paraísos y los infiernos. Si el vino o los terremotos podían ser los actores principales en un libro de historia, ¿por qué no hacer estrella del relato a un buque?

Un navío tiene, además, muchas posibilidades de personalizarse, de ser considerada por sus tripulantes como una criatura autónoma y llena de buena o mala fortuna, es decir, en el fondo, plena de vitalidad. Los griegos ya pintaban en la proa de sus pentecónteras unos ojos para que el navío eligiese bien los caminos. En ese sentido, Diego García de Palacio, un jurista aficionado al mar y que escribió uno de los primeros incunables americanos: la Instrucción náutica para navegar (México 1587), escribió esta curiosa comparación entre hombres y barcos:

Para que con ejemplo que cada uno de nosotros pueda ver, conozcamos esa máquina o laberinto de las naos... cuadrado me ha la semejanza del hombre a que quiere vuesa merced comparemos el navío... porque lo material es como el cuerpo: la jarcia y cuerdas, como los nervios; las



velas, como muchos pañizuelos y tendones que hay en él; [el] escotillón: como boca; tiene también vientre y otros lugares para purgarse y limpiarse, como los tiene el hombre; la gente es como el alma, los oficiales principales son como las potencias [del alma].

Tal vez por eso, las embarcaciones no solo tenían nombres, sino también apodos. El barco más famoso del mundo, la nao Santa María del primer viaje descubridor de Colón, era llamada La Gallega, y en su segundo viaje el almirante embarcó en La Marigalante, aunque el nombre oficial volviese a ser Santa María. Del mismo modo, en las rutas de Indias, los galeones recibían denominaciones de imágenes sagradas y protectoras, pero en realidad eran conocidos por sus sobrenombres, como el galeón Nuestra Señora de Aránzazu, alias La Marimorena, propiedad de uno de los marinos más ilustres de la Carrera de Indias, el capitán general Armada de la Guarda don Tomás de Larraspuru.

El buque, cuya historia puedes conocer en este libro, se llamaba Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo, pero todo el mundo lo llamaba Oriflame, es decir, la «llama dorada», por el nombre del estandarte de batalla que los reyes de Francia llevaban al combate en la Edad Media, representando las llamaradas de un sol amarillo sobre seda roja. Porque no te lo había dicho hasta ahora: nuestro buque comenzó siendo un barco de guerra francés, para terminar siendo un mercante español.

Y es que el segundo elemento que destaca en el libro que, estimado lector, estás a punto de leer, consiste en hallar en sus páginas puntual detalle de todos los avatares sufridos por la embarcación, desde la instalación de su quilla en 1743 y su botadura al año siguiente en el astillero militar de Tolón, en la costa mediterránea del sur de Francia, hasta su dramático naufragio en el litoral meridional de Chile en 1770. Ello se debe a que el autor ha empleado información de primera mano. Documentos sacados de los archivos históricos más importantes y adecuados para conocer la «vida» del Oriflame, en especial el Archivo General de Indias de Sevilla, el Archivo General de Simancas o el Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

De esta manera conocerás, que antes de ser un mercante español, el Oriflame nació como un buque de guerra, con 44 metros de eslora, 12 de manga, 1000 toneladas de desplazamiento y armado con medio centenar de cañones en sus dos puentes o cubiertas corridas. Esto lo convertía en un navío de cuarto rango, es decir, que no estaba capacitado como sus hermanos mayores de primero, segundo y tercer rango, dotados de hasta tres cubiertas y entre 60 y 100 cañones, para entrar en las líneas de batalla. Sus misiones principales serían ejercer como escolta de convoyes, transporte de tropas y misiones de enlace de la flota.

Al servicio de Francia, el Oriflame luchó en el Mediterráneo durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) y en ella resultó apresado por los ingleses y llevado a Gibraltar. Fue en este puerto, antes de que España entrase en la guerra contra Inglaterra, donde el barco fue comprado por comerciantes gaditanos y, tras sufrir modificaciones importantes



como la clausura de las portas de su batería baja —con lo que perdía potencia guerrera, pero aumentaba su capacidad de carga— fue destinado al comercio con América. Es entonces cuando a su épico nombre de antiguo estandarte de batalla se le añaden otros del santoral, y realiza tres viajes a las Indias Occidentales como buque mercante o «de registro», como se decía entonces, por deber llevar a bordo un documento con la detallada relación («registro») de las mercancías que trasportaba.

El Oriflame intentará hacer un cuarto viaje a América en 1770. Será el más largo y peligroso, pues tendría que pasar el cabo Hornos y llegar al puerto de El Callao, en el virreinato del Perú. Por entonces el buque era propiedad de Juan Bautista de Uzstáriz, cabeza visible de la más poderosa casa de comercio de la capital gaditana: Uzstáriz, Hermanos y Compañía, que se había comprometido a llevar una carga con un millar y medio de cajones llenos de cristalería fabricada en las manufacturas reales de La Granja en Segovia. Un verdadero tesoro en piezas del más fino vidrio, consignado a nombre de la Corona, propietaria de la fábrica segoviana y que se suponía tendría un buen mercado en la lujosa y rica capital del Perú.

Ni el barco, ni su carga, ni ninguno de los más de 200 tripulantes y pasajeros que salieron de Cádiz hacia El Callao, llegaron a su destino. Las fatigas del largo viaje, los estragos del escorbuto, la fuerza de las tempestades del cabo de Hornos, debilitaron al Oriflame y a su dotación que, aunque pudo llegar al Pacífico, no alcanzó el puerto de la capital virreinal y los temporales los estrellaron contra la costa junto a la desembocadura del río Huenchullami, en la región de Maule, al sur de Chile. Como decimos, no hubo supervivientes.

Pero la historia del Oriflame, ni el libro sobre sus aventuras y desventuras, terminan con el naufragio. En el siglo XXI, una compañía cazatesoros y el Gobierno chileno discuten sobre qué hacer con los restos y quien será el propietario de lo que pueda rescatarse. ¿Y el Gobierno español? ¿Nada tiene que decir al respecto? Este sería el último tema con el que este apasionante libro cierra el ciclo de vida de aquel navío que «nació» en Tolón en 1744 y «murió» en las australes costas chilenas en 1770.

Pero hay un tercer elemento importante en la obra que, además, le añade su más destacada personalidad: la historia del Oriflame, la columna vertebral del relato; el tronco que mantiene enhiesto el árbol; pero se trata de un árbol frondoso con muchas ramas cargadas de frutos. De la historia central parten pequeños relatos colaterales que dan vida y colorido al texto. Así, ya que el barco iba a trasportar la cristalería de la Granja, el autor aprovecha para dibujar con detalle la existencia de aquella fábrica real, su entorno, con el palacio donde se encierra el rey Carlos III para cazar en los bosques de Valsaín, detallando hasta las rutinas diarias de aquel monarca. Más tarde, con motivo del traslado de las distintas piezas de vidrio, aprendemos sobre el sistema de embalaje, y el duro camino que siguieron



desde la Granja a Madrid, y de allí a Sevilla y Cádiz. Con ello, la obra se torna una especie de libro de viajes, donde conocemos las etapas, las posadas y los caminos de aquella España del siglo XVIII, un recorrido que nos recuerda a otros relatos parecidos, como el del gran naturalista Celestino Mutis, que una década antes viajó hasta el virreinato de Santa Fe y nos dejó también un vívido relato de su periplo.

Llegan los cajones con copas, espejos y arañas de cristal a Cádiz, lo que le da al autor la oportunidad de hablarnos de esa ciudad en el esplendor de su pasado comercial. Recorremos en sus palabras la calle Rosario, y penetramos en la Santa Cueva, el oratorio donde ilustrados místicos se reunían para rezar entre pinturas de Goya y la sublime música de Joseph Haydn. Pero la aparente digresión tiene un sentido: Juan Bautista de Uztráriz, el propietario del Oriflame, es uno de los componentes de aquel oratorio y su retrato se encuentra entre los lienzos que lo decoran.

Y como la carga del navío iba destinada a llenar de lujo las mesas de los nobles limeños y en su bodega se trasportaban vestidos con bordados de oro para las bellezas locales, la espléndida ciudad de Lima en tiempos del virrey don Manuel Amat se nos presenta como un cuadro lleno de tonalidades y matices. Desde los zopilotes que devoran carroña en el río Rímac, hasta los amores del gobernante con la actriz Micaela Villegas, a la que se conocía como la Perricholi, al parecer porque, según decían las malas lenguas, el viejo virrey en sus éxtasis amorosos, o en sus discusiones de alcoba, se refería a ella como «mi perra chola».

En fin, estimado lector, en este libro encontrarás un trabajo de historia perfectamente documentado escrito con un lenguaje de altura literaria. Hallarás detallados cuadros con la carga del buque o las listas de tripulantes y, junto con estos datos, digamos «técnicos», episodios relatados con imágenes puramente novelescas, en donde en un «inmenso océano oscuro como el vino», «las masas de agua chasqueaban contra la quilla» de un navío en donde reinaban «las ratas gordas y asquerosas». No me atrevería a decir que estamos ante una pura monografía académica, ni frente a un libro de viajes, ni siquiera ante un relato de aventuras. Este libro es todo al mismo tiempo. Una obra con muchas facetas y que, según la cara que estés mirando, tendrá un carácter u otro. En cualquier caso, querido lector, no olvides mi consejo inicial: debes hacerte con él, pues aprenderás cosas nuevas, recordarás otras —si eres un historiador profesional— y, sobre todo, pasarás un buen rato leyéndolo.

PABLO E. PÉREZ-MALLAÍNA

Catedrático de Historia de América
 Universidad de Sevilla
 Sevilla, diciembre de 2020





PRÓLOGO DEL AUTOR

Las historias de tesoros y naufragios han provocado siempre la atención en los lectores de todo el mundo, de todas las edades y en todas las épocas. A ello tenemos que añadir el interés que han despertado los recientes episodios de la fragata Mercedes o el navío San José y toda la problemática que rodea la conservación del patrimonio subacuático. En nuestro país, por ejemplo, existe la necesidad de conocer la gran cantidad de pecios que hay repartidos por todos los océanos del mundo que también forman parte de nuestro patrimonio cultural.

Fue precisamente meses después de la llegada del tesoro de la fragata Mercedes a España y cuando aún no había saltado la noticia del descubrimiento del galeón San José, cuando tuvimos conocimiento del hallazgo de los restos del navío español Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo alias El Oriflame, así como de su preciada carga: un extraordinario y singular tesoro compuesto por miles de piezas de fina cristalería, procedentes de la Real Fábrica de la Granja de San Ildefonso de Segovia.

Considerado una leyenda en Chile, pero prácticamente desconocido en España, el Oriflame, también conocido como Oriflama, era un buque de guerra de origen francés convertido en navío de registro de la Carrera de Indias que zarpó en su último viaje en febrero de 1770 con destino al Callao de Lima, en el virreinato del Perú, naufragando en extrañas circunstancias frente a las costas de Chile. A partir de aquí y con estos datos emprendimos una rigurosa y ardua investigación por los archivos de España e Iberoamérica en busca de las huellas del Oriflame con el fin de reconstruir su historia. Una historia que sin duda atesoraba todos los ingredientes para escribir una novela. Sin embargo, tras reunir toda la información existente sobre el tema nos dimos cuenta que ninguna ficción podía hacer justicia al material que teníamos entre manos, por lo que no podíamos frivolizar ni distraer la atención en una cuestión donde está en juego la defensa de nuestro patrimonio cultural subacuático.

Definitivamente por esta razón el resultado ha sido una rigurosa investigación en forma de monografía que, no obstante, no renuncia a ser un apasionado relato, donde el lector emprenderá una trepidante travesía por la política, los mares y los campos de batalla de la Europa del siglo XVIII; un recorrido por las rutas y entramados comerciales de la Carrera de



Indias; por la América Colonial y la España de la Ilustración a través de sus caminos, sus ciudades o sus espacios naturales. Una crónica que nos adentrará en el fascinante mundo de la arqueología subacuática y de la investigación histórica para descubrir un yacimiento arqueológico sin precedentes que esconde un tesoro por el que se ha desatado una encarnizada batalla judicial en la que España todavía tiene algo que decir. Un trabajo de investigación que invitará al lector a una profunda reflexión en torno a la problemática de la protección y conservación de nuestro patrimonio sumergido, y lo conducirán finalmente a descubrir la verdadera identidad del legítimo propietario del tesoro del Oriflame.



ARCHIVOS CONSULTADOS Y SUS SIGLAS

Archivo General de Palacio (AGP)
Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» (AGMAB)
Archivo General de Simancas (AGS)
Archivo General de Indias (AGI)
Archivo Histórico Nacional (AHN)
Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC)
Archivo General de la Nación de Lima (AGN)
Archivo Nacional Histórico de Chile (ANHCH)





INTRODUCCIÓN

En la Nochebuena del año 1492, la nao *Santa María*, capitana de Cristóbal Colón, varó en un arrecife de la actual Bahía de Cabo Haitiano, en la costa noroccidental de la isla La Española, actual República de Haití, tras ser arrastrada por las corrientes y la marea creciente mientras esperaba poder llegar al poblado del cacique Guacanagarí. Aquel siniestro rodeado de extrañas circunstancias constituye a día de hoy el primer naufragio de un buque español en el continente americano con el que se inicia la larga lista de embarcaciones de nuestro país naufragadas en aguas del Nuevo Mundo; buques de guerra o mercantes pertenecientes a la Carrera de Indias que formaron parte de ese tráfico incesante de naves que unieron, primero Sevilla y después Cádiz con América durante más de tres siglos y que tuvieron la desgracia de sucumbir por culpa de la guerra, la piratería y sobre todo a causa de los elementos de la naturaleza. Fueron tan solo una mínima parte del total de naves que cruzaron el Atlántico las que dieron con sus restos en el fondo del mar. Sin embargo, a pesar de ello hoy constituyen un patrimonio cultural subacuático que, aunque menos conocido, merece toda nuestra atención.

El siglo XVIII fue el periodo donde más siniestros se produjeron. Según cálculos de Antonio García-Baquero todavía en esta centuria, nada menos que el 4 % de los retornos de la Carrera de Indias terminaron en hundimiento;¹ miles de naufragios de extraordinario valor científico e histórico que se desparan entre el rosario de corrientes, derrotas y puertos que los navegantes españoles descubrieron y recorrieron durante siglos. Así pues, España, irremediamente condenada a entenderse con el mar a lo largo de su historia, cuenta con millares de pecios diseminados por todos los mares y océanos del mundo, especialmente los que rodean al continente americano, que hoy forman parte de un patrimonio arqueológico sin precedentes donde se guar-

¹ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, tomo 1, Cádiz, Diputación, 1988, p. 381.



da una información muy relevante sobre nuestro pasado, además de constituir la sepultura en la que yacen miles de compatriotas.

Después de pasar meses confinados en una embarcación a vela, oficiales, marineros y gentes de toda índole perecieron en aquellos siniestros, dando su vida en acto de servicio, en otros casos por la esperanza de conseguir una vida mejor. Tras el naufragio, hoy reposan los restos de la tragedia desde hace siglos en los fondos marinos, entre el silencio y la oscuridad. Un silencio roto por los cazatesoros que desde hace décadas se han convertido en la mayor amenaza a un patrimonio extremadamente sensible, convirtiéndose en una lacra para la ciencia, la historia y la cultura española que viene sufriendo bajo el mar los execrables expolios de estos desalmados que, por meros intereses mercantilistas, destruyen los pecios convirtiéndolos en un patrimonio irrecuperable.

Ante estas amenazas, la Convención de la Unesco de 2001, plasmó esta preocupación exhortando a la comunidad internacional a actuar para proteger el patrimonio ratificando, entre otros, el principio de inmunidad soberana para los buques de Estado, garantizando así a los países la propiedad de sus naves de guerra hundidas en cualquier momento y lugar del planeta. Esta Convención que fue ratificada por España debió parecer insuficiente pues pocos años después de esta firma surgieron voces que exhortaban a que nuestro país defendiera con más ímpetu sus derechos sobre las naves naufragadas bajo pabellón español. Así, en el año 2008, el académico de la Real Academia de la Historia, José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano denunció la desidia de la Administración española respecto al patrimonio arqueológico subacuático y aseguró que el Gobierno necesitaba que le espoleasen para evitar que el inmenso patrimonio cultural que yace bajo aguas nacionales e internacionales cayera en las garras de los cazatesoros. Poco antes, el 5 de octubre del 2007, la Real Academia de la Historia aprobó un informe sobre el estado de la arqueología submarina española y sobre la necesidad de impulsar su estudio. Su director, Gonzalo Anes, aseguró que la legislación de aquel momento era incompleta e incluso contradictoria respecto a los yacimientos arqueológicos y denunció que no existiera una legislación *acorde con la importancia de estos tesoros*.

Todas estas manifestaciones de denuncia coincidieron en el tiempo con el caso del *Nuestra Señora de las Mercedes*, momento en el que la sociedad española elevó su sensibilidad en estos temas. Recordemos que este episodio tiene su origen en 1804, cuando la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* fue volada



por los ingleses sin previa declaración de guerra, naufragando en las costas del golfo de Cádiz con su cargamento de oro, plata, telas de vicuña, quina y canela procedente del Callao y Montevideo, pereciendo en el ataque 249 personas entre pasajeros y tripulación. Este hecho tuvo como consecuencia el final del acuerdo de paz entre Inglaterra y España, y fue el prelude del combate de Trafalgar de 1805. Dos siglos más tarde los arqueólogos submarinos de la empresa cazatesoros estadounidense *Odyssey Marine Exploration* descubrieron en el mes de mayo de 2007, en la zona del golfo de Cádiz, el pecio de la fragata, cuyas 500 000 monedas de plata y oro (reales de a ocho y escudos, todos ellos de la época de Carlos IV y acuñados en Lima en 1803) y demás objetos, fueron extraídos y llevados a los Estados Unidos, donde comenzó un litigio entre España y la empresa norteamericana por los derechos del hallazgo. Cuatro años más tarde los tribunales estadounidenses dieron la razón al Estado español, y en febrero de 2012 el tesoro de la fragata *Mercedes* regresaba a España doscientos años después a bordo de dos aviones *Hércules* del Ejército del Aire para ser depositados en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena (ARQUA).

El caso de la fragata *Mercedes* y la empresa *Odyssey* constituyó un punto de partida para las iniciativas españolas en el futuro en cuanto a la protección de su patrimonio cultural sumergido. Un episodio que ha servido de precedente pero que no ha evitado que vuelvan a repetirse atropellos parecidos, llegando a desatar desacuerdos, incluso, entre Gobiernos en cuestiones de titularidad como sucedió con el galeón *San José* y la polémica desatada a finales de 2015 cuando el presidente de Colombia proclamó su descubrimiento al mundo. En 1708 el *San José* junto con el *San Joaquín* y otros barcos de la flota española zarparon de Cartagena de Indias hacia Portobelo. El *San José* fue cargado con lingotes, monedas de oro y plata, además de otras mercancías; todo con un valor total de once millones de pesos fuertes de la época. La flota fue atacada por barcos ingleses y se hundió con su cargamento en la Península de Barú, actual mar de Colombia. Al parecer el galeón fue encontrado el 27 de noviembre de 2015 por investigadores y miembros de la Armada colombiana en las costas cercanas a Cartagena de Indias. El hallazgo fue anunciado por el presidente colombiano Juan Manuel Santos, afirmando que el tesoro era propiedad de Colombia. A esta afirmación se añadía la polémica y reciente ley colombiana que permitía al Estado contratar a compañías privadas para que realizaran la exploración y extracción de embarcaciones hundidas, repartiéndose después el botín y los objetos encontrados.



Todo ello sin tener en cuenta los intereses de España que, amparada en la legislación internacional, podía reclamar sus derechos pues, como buque de guerra, se trata de un «barco de Estado», y no de titularidad privada, lo cual hace que esté protegido por la inmunidad soberana.

En febrero de 2019, la Subdirección General de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura presentó el primer inventario de naufragios españoles en América. Este comprende naufragios sucedidos entre 1492 y 1898, e incluye algunos tan importantes como el de la nao *Santa María* del primer viaje de Colón y las naos de Pizarro, Núñez de Balboa o Cortés. En total 681 embarcaciones hundidas registradas en el Caribe, desde Florida hasta el norte de la costa Atlántica. Además, se han incluido Bahamas y Bermudas. De los casi siete centenares de naufragios documentados, solo en el 23 % de ellos se tiene constancia de restos arqueológicos. El resto está sin explorar.

El país con mayor número de pecios españoles identificados es Cuba (249), seguido de la costa atlántica de EE. UU. (153), área que incluye las famosas islas de los piratas, y la Antigua Florida (150), una zona que se extendía por los actuales Estados de Texas, Luisiana, Mississippi, Florida, Georgia y Alabama. En Panamá, por ejemplo, se han ubicado 66 naufragios y en La Española, 63.

A pesar de ser un trabajo ingente, el *Inventario de naufragios españoles en América* es todavía una investigación parcial, ya que por el momento solo se ha podido abarcar la zona del Caribe y la costa atlántica de Estados Unidos. Zonas como el océano Pacífico, el Atlántico Sur o las islas Filipinas aún deben ser rastreadas para tener un conocimiento mucho más exacto de las embarcaciones españolas sumergidas en sus aguas.

Una de estas zonas que aún queda por rastrear es el sur del continente americano, concretamente las costas meridionales de Argentina y Chile, encrucijada de dos océanos a donde hace quinientos años llegaron por primera vez las naves de la Expedición Magallanes-Elcano. Consciente de que la espera en Puerto San Julián podía aumentar el desánimo de la tripulación y desencadenar nuevas sublevaciones, Magallanes optó en aquella ocasión por movilizar las naves. La *Santiago* fue enviada a explorar el territorio circundante, avanzando veinte leguas al sur y llegando a la desembocadura de un río al que posteriormente se denominó *Santa Cruz*. El 22 de mayo de 1520, al proseguir con el reconocimiento de la zona, la *Santiago* se enfrentó con una fuerte tormenta que destruyó su velamen y timón, chocando contra la costa a tres leguas al sur del río Santa Cruz. Sus treinta y siete tripulantes lograron sal-



varse, con excepción del esclavo del capitán Serrano, llamado Juan Negro, quien murió ahogado.

La pérdida de la nao *Santiago* es el primer naufragio ocurrido en las costas australes del continente que registran las fuentes históricas. Le seguirían la nao *Sancti Spiritus*, mandada por Juan Sebastián Elcano en la expedición de García Jofre de Loaysa, que naufragó en Dúngenes, el 14 de enero de 1526.² Tras ella la nao capitana de Alonso de Camargo, en la costa noreste de la Primera Angostura, el 23 de enero de 1540; el *San Sebastián*, perdido en enero de 1558 en las islas que hoy conocemos como John Narborough; un bergantín de la escuadra de Sarmiento de Gamboa, en enero de 1580, al sur del Cabo Santa Lucía en la isla de Diego Almagro; la nao *Trinidad*, también de Sarmiento de Gamboa, varada en la costa de Dúngenes, en febrero de 1584 y que iba a representar el primer intento de colonización del Estrecho de Magallanes. A todas ellas, además, hay que sumar muchas más que sucumbieron sobre todo en el siglo XVIII en su deriva a los puertos de la mar del Sur en la ruta del Cabo de Hornos.³

De entre todas las historias de naufragios en la región, destaca por la magnitud de la tragedia, por las circunstancias que la rodearon y por la carga que transportaba el navío *Nuestra Señora del Buen Consejo* y *San Leopoldo*, alias *Oriflame* naufragado en 1770 frente a las costas de Chile.

La historia de esta tragedia tiene su origen hace tres siglos, cuando el navío *Oriflame* fue botado en los astilleros de Tolón en 1744. Durante unos años sirvió a la Armada Francesa hasta que en 1761 fue capturado por los ingleses, que lo transformaron en un navío mercante. Hasta ahora se desconocían con exactitud en virtud de qué circunstancias pasó a manos españolas, suponiendo que, a finales de diciembre de 1761, en medio de la escalada de hostilidades que presagiaban la declaración de guerra entre España e Inglaterra, Carlos III ordenó la captura de todos los barcos ingleses anclados en puertos españoles. De esta manera se creía que el navío pasó a propiedad

² El supuesto hallazgo de la nao *Santiago* de la Expedición Magallanes se ha reportado en distintos medios en más de una ocasión. Sin embargo, en ningún caso se presentó evidencia histórica o arqueológica fidedigna (Elkin, Dolores. «Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX». *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 [6], 2019, p. 241).

³ Sobre los naufragios en el cono sur americano ver la obra clásica Vidal Gormaz, Francisco. *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta el año 1800*. Santiago de Chile, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1890. Más recientemente Bascuñan, Carlos; Eichholz, Magdalena; Hartwig, Fernando. *Naufragios en el océano Pacífico sur*. 2 vols., Santiago de Chile, Taurus, 2003.



española, siendo rebautizado entre 1762 y 1763 como *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, aunque conservando el alias *Oriflama*, (en la documentación original, *Oriflame*) siendo adquirido por la casa comercial de Cádiz, Uztáriz Hermanos y Compañía quienes lo emplearon como navío de registro en la Carrera de Indias, realizando varias travesías comerciales entre 1763 y 1768 a los puertos de Veracruz, La Habana, Buenos Aires y Montevideo.

El 18 de febrero de 1770, como en otros viajes, el *Oriflama* zarpó del puerto de Cádiz rumbo al del Callao, en el virreinato del Perú bajo las órdenes del capitán Joseph Antonio de Alzaga con 176 personas a bordo, entre tripulación y pasaje, y con una importante carga compuesta por telas, joyas, instrumentos musicales, hierro, pimienta y 1738 cajones con objetos de finísima cristalería de la Real Fábrica de Cristales de La Granja de San Ildefonso. Durante la travesía se desató una terrible epidemia que diezmo de manera considerable a la tripulación y al pasaje, algo que pudo comprobar el navío español *San José* alias *El Gallardo* cuando cinco meses después de su partida divisó al *Oriflama* a unos 150 kilómetros al sudoeste de Valparaíso, donde lo halló a la deriva, con serias dificultades para maniobrar debido a la incapacidad de la escasa tripulación que quedaba para gobernar el barco. A pesar de los intentos del *Gallardo* por alcanzar al *Oriflama* y ofrecerle auxilio, un violento temporal se sumó a las deplorables condiciones del barco que fue arrastrado al fondo del mar ante la sorpresa de los lugareños de la costa de la región de Maule, que contemplaron impotentes aquel desgraciado naufragio donde perecieron todos los pasajeros y miembros de la dotación del desdichado buque. Durante meses las autoridades virreinales de Lima enviaron expediciones para rescatar el importante cargamento, pero solo pudieron recuperar algunas decenas de cajones. Finalmente, y a pesar de los intentos, el navío se dio por perdido para siempre con toda su carga y sus víctimas depositadas en el fondo del océano.

Doscientos treinta años después, a principios del siglo XXI una empresa cazatesoros bajo el nombre de Oriflama S.A. anunció haber dado con el sitio en el que estarían sus restos logrando en 2005 que un tribunal de primera instancia de Chile le otorgara la prescripción adquisitiva ordinaria del pecio. En el año 2010 la Unesco manifestó su inquietud porque el navío *Oriflame* fuera encontrado y expoliado por una compañía de explotación comercial tal y como se barruntaba. Tras varios juicios, en 2016 la justicia chilena rechazó un recurso de protección interpuesto por esta empresa cazatesoros, que re-



clamaba la extracción de la carga, objetos muebles, aparejos y restos de la estructura del navío *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, naufragado en la desembocadura del río Huenchullami en 1770.

Durante el proceso, el Estado español no se personó en la causa en ningún momento para hacer valer algún tipo de derechos sobre el hallazgo ya que el *Oriflama* no era un buque de guerra, como el *San José* o el *Nuestra Señora de las Mercedes*, y en un principio no gozaría de la inmunidad soberana. Así pues, *a priori* los casos anteriores parecían diametralmente diferentes. Sin embargo, después de una investigación exhaustiva por los archivos españoles y americanos, hemos obtenido datos reveladores que confirman que España podría reclamar derechos por un patrimonio cultural que le pertenece y sobre el que tiene el deber de evitar su expolio, aunque esté a miles de millas de nuestra patria.

Para demostrar esta hipótesis hemos recorrido un largo camino con el fin de desvelar los numerosos interrogantes que nos brindaba esta historia, entre otros el de identificar el cargamento y sus dueños, el tipo de barco y su misión, su procedencia, su pertenencia en el momento del desastre, además de descartar las ulteriores posibilidades de reclamación que tendrían las distintas partes, a saber: el hallador del pecio, es decir, la sociedad cazatesoros; el Estado chileno, con competencia jurisdiccional sobre el lugar donde supuestamente había aparecido el pecio; así como terceros países como Francia y el Reino Unido —naciones bajo cuya bandera había navegado en algún momento—, sin olvidar las pólizas, seguros y riesgos contratados en su día por los comerciantes o las sentencias judiciales de otros casos que podrían clarificar, al menos en parte, los aspectos más controvertidos del posible hallazgo. De este modo, después de un trabajo exhaustivo y meticuloso, y de una fascinante aventura por los archivos históricos de España y América hemos podido revelar todas estas incógnitas que quedan finalmente plasmadas en esta monografía.

En un principio podríamos pensar que el análisis de las circunstancias de la última travesía del *Oriflame* y su naufragio serían suficientes para dar a conocer este caso en profundidad. Sin embargo, de este modo la investigación quedaría incompleta pues para deducir y obtener las conclusiones a las que hemos llegado hay que recorrer el camino desde el principio, es decir, desde la construcción del buque. Por esta razón, tras la introducción y un breve estado de la cuestión y de las fuentes, hemos estructurado nuestra investigación partiendo de ese instante, haciendo un recorrido por el contexto y la



coyuntura en la que se desarrollan los primeros años del navío al servicio de la Armada francesa, su participación en la guerra de los Siete Años y su adquisición por el Reino Unido. En el siguiente capítulo abordamos la transformación del navío en mercante de la Carrera de Indias con el nombre de *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, sus dueños y sus travesías comerciales a América. De forma paralela, en el capítulo cuatro nos acercamos a la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso para hacernos eco del cargamento de fina cristalería que trasportó en su último viaje y que a día de hoy constituye un tesoro por su valor. Un cargamento que analizamos en este capítulo descubriendo las dificultades que supuso su transporte por tierra hasta Cádiz. En el capítulo quinto detallamos los preparativos y las circunstancias previas al viaje, así como la ruta y el destino, el virreinato del Perú, lugar a donde debería haber llegado nuestro barco de no haberse producido el siniestro. Por supuesto, en el capítulo seis, analizamos con detalle las circunstancias del naufragio, mientras en el siete abordamos las consecuencias del mismo. Todo ello sin olvidar el espacio temporal en el que se desarrollan los acontecimientos: desde la Francia de Luis XV hasta la España de Carlos III, incluido el Perú del virrey Amat, coyunturas político-económicas indispensables de abordar para comprender la historia del navío en su contexto histórico. Por último, en el capítulo ocho damos un salto en el tiempo hasta la actualidad para abordar el descubrimiento del pecio, la batalla legal por la propiedad de los restos del buque y todas las circunstancias histórico-jurídicas que rodean el caso sin olvidar el papel de la actual arqueología subacuática. Por último, culminamos la obra con una conclusión. En total ocho capítulos apoyados documentalmente con tres apéndices que revelan, entre otros, la carga del navío en su último viaje, más un anexo de imágenes.

Así pues, con esta monografía tenemos como objetivo el de llenar un vacío historiográfico de un buque convertido en leyenda en la República de Chile, pero escasamente conocido en España. Además, con esta investigación queremos aclarar algunas lagunas y desmentir afirmaciones tan repetidas como falaces. Por último, después de toda la reconstrucción histórica del *Ori flame* pretendemos ofrecer los argumentos, al menos históricos, completados con otras aportaciones de carácter jurídico que nos llevarán a identificar a los legítimos propietarios de los restos del navío *Ori flame* y su carga.



BIBLIOGRAFÍA

- ACERRA, Martine; ZYSBERG, André. *L'essor des marines de guerre européennes: 1680-1790*, París, éditions SEDES, coll. «Regards sur l'histoire», 1997.
- AGUILAR PIÑAL, FRANCISCO. *La Sevilla de Olavide*. 2.^a edición. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla. Instituto de la Cultura y las Artes (ICAS), 2015.
- AJOFRÍN, FRANCISCO DE. *Diario del viaje que hicimos a México fray Francisco de Ajofrín y fray Fermín de Olite: capuchinos*. Volumen 1. México, Antiqua Librería Robredo, de J. Purrua e hijos, 1936.
- DEMERLIAC, Alain. *La Marine de Louis XV: nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- AMAT Y JUINENT, Manuel. «Historia geográfica é hidrographica con derrotero general correlativo al Plan de el reyno de Chile». *RChHG*, n.º 57, 1927.
- ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel; SOLDEVILLA ORIA, Consuelo: *Jándalos. Arte y Sociedad entre Cantabria y Andalucía*. Santander, Ediciones Universidad de Cantabria, 2013.
- ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael. *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid, Imprenta de Sancha, 1797.
- BATAILLON, Marcel. *Introducción a Concolorcorvo ya su itinerario de Buenos Aires a Lima*. Cuadernos Americanos, México, 1960, CXI, 4.
- BASCUÑAN, Carlos; EICHHOLZ, Magdalena; HARTWIG, Fernando. *Naufrajos en el océano Pacífico sur*. 2 vols. Santiago de Chile, Taurus, 2003.
- BERNAL, Antonio Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias. Dinero y Crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla, Fundación el Monte, 1992.
- BONIALIAN, Mariano. «Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821». *América Latina en la historia económica*, 2017, vol. 24, n.º 1.
- BOSCAWEN, Hugh. *The Capture of Louisbourg, 1758*. Oklahoma, University of Oklahoma, 2011.
- BROWN, Stephen R. *Escorbuto*. Barcelona, Juventud, 2005.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *Cádiz y el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1839)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, Sílex ediciones, 2005.



- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (dir): «Cádiz en su historia». *V Jornadas de Historia de Cádiz*, Cádiz, 1987.
- CANALES, Carlos; DEL REY, Miguel. *Naves Mancas. La Armada Española a vela de Cabo Celidonia a Trafalgar*. Madrid, Edaf, 2011.
- *El Oro de América. Galeones, Flotas y Piratas*. Madrid, Edaf, 2016.
- CASTANEDO GALÁN, Juan. *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Madrid, Editorial Naval, 1993.
- CASADO RUBANAL, David. *La Marina Ilustrada. Sueño y ambición de la España del siglo XVIII*. Madrid, Antogona, 2009.
- COLOANE, Francisco. *Naufragios y rescates*. Santiago de Chile, Andrés Bello, 2002.
- CERVERA PERY, José. *La Marina de la Ilustración*. Madrid, San Martín, 1986.
- COMPÁN, Salvador. *Jaén, la frontera insomne*. Sevilla, Fundación José Manuel Lara 2007.
- CONTE LACAVE, Augusto. *Cádiz del setecientos*. 2 vols., Cádiz, Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, 1978.
- DE AVILA MARTEL, Aalamiro; BRAVO LIRA, Bernardino. Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur. *Revista Chilena de Historia del Derecho*, 1969, n.º 5.
- DE PARRAS, Fray Pedro José. *Diario y Derrotero de sus Viajes (1749-1753)*. Buenos Aires, Ediciones Argentinas Solar, 1953.
- DEMERLIAC, Alain. *La Marine de Louis XV: nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Omega, 1995.
- DOBSON, John. *Chronological Annals of the War. 1760, UK*. Oxford, Clarendon Press. 1763.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Las claves del Despotismo Ilustrado (1715-1789)*. Barcelona, Planeta, 1990.
- *Carlos III y la España de la Ilustración*. Madrid, Alianza editorial, 2005.
- *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona, Ariel, 1984.
- DULL, Jonathan R. *The French Navy and the Seven Years' War*. Lincoln and London, Nebraska University, 2005.
- El Reinado de Carlos III*. Historia de España, vol. 16. Barcelona, Salvat Editores, 1989.
- ELKIN, Dolores. «Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX». *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), 2019.
- EUGENIO MARTÍNEZ, María Ángeles. «El Palanquinado de Cádiz», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, I. de EE. Gaditanos, 1976
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*. 9 vols. Madrid, Tipografía sucesores de Rivadeneira, 1895-1803.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, José. *Jaén en el siglo XVIII*. Jaén, Universidad de Jaén, 2007.
- FERNÁNDEZ DOMINGO, Jesús Ignacio. *Los tesoros del mar y su régimen jurídico*. Madrid, Editorial Reus, 2010.



BIBLIOGRAFÍA

- GARCÍA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Cádiz, Diputación Provincial, 1988.
- *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla, Algaida, 1992.
- GARCÍA BELSUNSE, César. «Navarros en el Buenos Aires dieciochesco». *Príncipe de Viana*, (1991), vol. 53.
- GARZA SALINAS, Eliseo; RIVERO BORRELL MIRANDA, Héctos (coords.) *México y la Real Fábrica de Cristales de la Granja*. México, Museo Franz Mayer, 1994.
- GONZÁLEZ-COTERA GUERRA, José María: *Pasajeros a Indias de Liébana y sus valles circundantes 1503 - 1790 según la documentación del Archivo General de Indias*. Madrid, Liébana, 2005.
- GONZÁLEZ, Marcelino. *Navío Santísima Trinidad. Un coloso de su tiempo*. Madrid, La Espada y la pluma 2004.
- GOÑI, José Luis. «La propiedad de los galeones españoles hundidos en los mares», en *XIX Semana de Estudios del mar ASESMAR*, Tarragona, 2001.
- GRUPO DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COORDINACIÓN TÉCNICA DEL CONSEJO DEL PATRIMONIO HISTÓRICO. *El Libro Verde de Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español*. Cartagena, Ministerio de Cultura, 2009.
- HERRERO GIL, María Dolores. *El Mundo de los Negocios de Indias. Las familias Álvarez de la Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII*. Madrid, CSIC-Universidad de Sevilla- Diputación de Sevilla, 2013.
- HUERTA CALVO, Javier y PALACIOS FERNÁNDEZ, Emilio (ed). *Al margen de la Ilustración: cultura popular, arte y literatura en la España del siglo XVIII*, Estudios Culturales, 24. Atlanta 1998.
- JAMES, William. *The Naval History of Great Britain...* (6 volúmenes) London, Harding, Lepard, and Co, 1826.
- JUMAR, Fernando Alberto. «El comercio atlántico de Río de La Plata, 1680-1778. El circuito legal español. Las fuentes utilizadas y su tratamiento». *América latina en la historia económica*. vol. 11, n.º 1, (2004).
- LYNCH, John. *La España del siglo XVIII*. Barcelona, Crítica, 2010.
- LARDIZÁBAL, Vicente. *Consuelo de navegantes en los estrechos conflictos de falta de ensaladas, y otros viveres frescos en las largas navegaciones: recurso facil al uso del sargazo o lenteja marina*. Madrid, Oficina de D. Antonio Sanz, 1780.
- LAVIANA CUETOS, María Luisa. *La América española, 1492-1898. De las Indias a nuestra América*, Historia 16, Madrid, 1996.
- «Señor, por amor de Dios, no me coma» . La piratería en el Pacífico según Francisco Requena». *Derroteros de la Mar del Sur* n.º 22 (2014).
- LIND, James. *A treatise on the scurvy: in three parts, containing an inquiry into the nature, causes, and cure, of that disease*. London, A. Millar, 1757.
- *Manual del vicari Ignasi Reniu i Padró 13 de setembre de 1773*. Folis 17v i 18 Arxiu del Rector MASMM.



- MARILUZ URQUIJO, José María. *Catálogo de los buques llegados al Río de la Plata: 1700-1775*. Buenos Aires, Pontificia Universidad Católica Argentina; Centro de Historia argentina y americana, 2003.
- MARTÍN LÓPEZ, Alejandro. «Defensa de las naves de Estado en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Las definiciones históricas de buque de guerra». *SALDVIE* n.º 6, 2006.
- MARTÍNEZ DEL CERRO, Victoria E. *Una comunidad de comerciantes: Navarros y Vascos en Cádiz. (segunda mitad del siglo XVIII)*. Sevilla, Publicaciones del Consejo Económico y Social de Andalucía, Ateneo Literario Artístico y Científico de Cádiz, 2006.
- MATÍAS ESCRIBANO, José. *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a a todas las Ciudades y Villas más principales de España*. Madrid, Imprenta de Miguel Escribano, 1767.
- MEDINA, Toribio. *Cosas de la Colonia. Apuntes para la crónica del siglo XVIII en Chile*. Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1889.
- MERINO NAVARRO, José Patricio. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MELLA CÁCERES, Rodrigo Andrés. *El Caso del Navío Oriflama y la Legislación sobre Monumentos Nacionales* Santiago de Chile, Universidad de Chile, 2011.
- MEYER, Jean.; ACERRA, Martine. *Histoire de la Marine française: des origines à nos jours*. FeniXX, Édition Ouex-France, 1994, p. 80.
- MIRANDA DÍAZ, Bartolomé. *Honor y gloria. La Carrera de Indias según un comerciante sevillano del siglo XVIII*. Grupo de Estudios Carioneros Joaquín Galeano de la Paz, Badajoz, 2019.
- MORENO JERIA, Rodrigo. «Magallanes entre los siglos XVI y XVIII: cartografía hispana para un estrecho incógnito». *Anales de literatura chilena*. Año 21, junio 2020, número 33.
- MUSEO NAVAL; MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Catálogo de la exposición del Museo Naval y Museo Arqueológico Nacional. Madrid, Ministerio de Defensa, 2014.
- MUSEU D'ARQUEOLOGIA DE CATALUNYA. *Deltebre I. La història d'un naufragi*. Girona, Museu d'Arqueologia de Catalunya, 2014.
- OLIVA CAMPS, Héctor. *Pasajes a América*. Barcelona, RBA, 2007.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. «Expediciones peruanas a Tahití», en *Derroteros de la Mar del Sur*, n.º 13, 2005.
- PARDO-FIGUEROA Thays; DAGER ALVA, Joseph (ed.): *El Virrey Amat y su tiempo*. Lima, Pontificia Universidad Católica de Perú, 2004.
- PARRÓN SALAS, Carmen. «Perú y la transición del comercio político al comercio libre, 1740-1778». *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 54, n.º 2 (1997).



- PASTOR REY DE VIÑAS, Paloma. *Historia de la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso durante la época de la Ilustración (1727-1810)*. Madrid, Fundación Centro Nacional del Vidrio. CSIC. Patrimonio Nacional. 1994.
- PÉREZ GARCÍA, José. *Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la Historia Nacional*. Tomo XXIII, *Historia de Chile*. Tomo 2, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1900.
- PUJOL HAMELINK, Marcel; DE LA FUENTE DE PABLO, Pablo. «Fusta dels boscos de Requesens per a la construcció de navilis de l'orde de Malta (1702-1704)», *Annals del Institut d'Estudis ampordanesos*, vol. 46 (2015).
- QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid, Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.
- «El penal de las Cuatro Torres». *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2007.
- «La administración y los técnicos de alta cualificación en La carraca (1717-1776)», *Revista de Historia Naval*, n.º 82. (Madrid), 2003.
- «Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La carraca en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, n.º 84. (Madrid), 2004.
- RAMOS SANTANA, Alberto (coord.): *Ocio y vida doméstica en el Cádiz de las Cortes*. Cádiz, Diputación de Cádiz, 2012.
- *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias, Mandadas a Imprimir y Publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II*. Madrid, Imprenta Real, 1691.
- RIBES IBORRA, Vicente. *Los valencianos y América*. Diputación Provincial de Valencia, Alzira, 1985, pp. 61-85.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*. Madrid, Actas, 2005.
- RODRÍGUEZ MORALES, Jesús *et al.* «La vía romana del puerto de la Fuenfría» *Estudios de Prehistoria y Arqueología Madrileñas*, 13, 2004.
- RODRÍGUEZ DE LA TORRE, Ernesto. «Los años iniciales en la Península: la vida familiar y la carrera militar», en *El Virrey Amat y su tiempo*. Lima, Pontificia Universidad Católica de Perú, 2004.
- RUIZ MANTECA, Rafael. *El régimen jurídico del patrimonio cultural subacuático. Aspectos de derecho interno y de derecho internacional público y privado*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2013.
- RUIZ RIVERA, Julián. «La Compañía de Ustáriz, las Reales Fábricas de Talavera y el Comercio con Indias» *Anuario de Estudios Americanos*. XXXVI, 1979.
- «Rasgos de modernidad en la estrategia comercial de los Ustáriz, 1766-1773», *Temas Americanistas*, n.º 3, 1983.
- «La Casa Ustáriz, San Ginés y Compañía», en *La Burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1975.
- SARMIENTO, Lorenzo Pipe: *Tesoros Sumergidos*. Madrid, Planetmar, 2005.



- SARMIENTO, Lorenzo Pipe: «Tesoros Sumergidos» *Ars Médica. Revista de Humanidades*, 2, 2007.
- SOLER PASCUAL, Emilio. *Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*. Barcelona, Ediciones B, 2002.
- STEIN, Stanley J; STEIN, Barbara H. *El apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*. Barcelona, Crítica, 2015.
- The Gentleman's Magazine and Historical Chronicle, 1761*. London, Printed for D. Henry at St. John Gate, vol. XXXI.
- ULLOA, Antonio. *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la marina instructivas y curiosas: sobre las navegaciones y modo de hacerlas, el pilotage y la maniobra: noticia de vientos, mares, corrientes, pájaros, pescados y anfibios, y de los fenómenos que se observan en los mares en la redondez del globo*. Madrid, Imprenta de Sancha, 1795.
- VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de Valparaíso. Crónica política, comercial y pintoresca de su ciudad y de su puerto, desde su descubrimiento hasta nuestros días, 1536-1868*. Vol. 2, Valparaíso, Imprenta del Mercurio de Tornero y Letelier, 1872.
- VIDAL GORMAZ, Francisco. *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta el año 1800*. Santiago de Chile, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1890.
- WINFIELD, Rif. *British Warships in the Age of Sail 1714-1792. Design, Construction, Careers and Fates*. . Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
- WINFIELD, Rif; ROBERTS, Stephen S. *French Warships in the Age of Sail 1626-1786*. Barnsley, Seaford Publishing, 2017.
- ZABALA CEPEDA, José Manuel. *Los Mapuches del siglo XVIII. Dinámica interétnica y estrategias de resistencia*. Santiago de Chile, Editorial Universidad Bolivariana, 2008.




PRENSA, RADIO Y WEBS CONSULTADAS

- The Gentleman's Magazine and Historical Chronicle*, 1761. London, Printed for D. Henry at St. John Gate, vol. XXXI.
- Gaceta de Lima*, desde el 14 de septiembre hasta el 29 de octubre de 1761, en Durand, José (compilador): *La gaceta de Lima*. COFIDE, Lima, 1982. n.º 20.
- The London Cronicle for year 1761*. University of Michigan, 1817. vol. 9.
- Ana Rodríguez Tenorio en el *Diario de Cádiz* del 9 de mayo de 2004, bajo el titular «La Santa Cueva pudo ser el santuario de Astarté».
- La Mañana* de Neuken, (2 de julio de 2016): «Pelea por barco hundido que estaría lleno de oro».
- Diario *ABC*, Madrid, sábado, 3 de enero de 2004: «Athualpa y Moctezuma en el Palacio Real» .
- Revista *Capital*, lunes, 25 de marzo de 2013: «La última batalla del Oriflama».
- Gaceta Náutica Radio*. «El abogado y escritor Pipe Sarmiento opina sobre el destino que debe darse al galeón San José, hallado en aguas territoriales de Colombia. Gaceta Náutica». (11 de enero de 2016).
- «Todas las claves sobre el hallazgo del galeón San José», en *Hoy por hoy Cadena Ser*, 8 del 12 de 2015, entrevista a Iván Negueruela.
- Diario *El Centro*, Talca, 31 de marzo de 2016: «A la justicia con la extracción del Oriflama».
- Diario *ABC*, 12 de diciembre de 2018: «El gobierno anuncia un principio de acuerdo para excavar conjuntamente el galeón San José».
- Diario *El País*, Madrid, 1 de octubre de 2018: «Batalla judicial por el barco fantasma».
- www.guardiasalinera.com; www.todoababor.es; www.todoavante.es; www.cuaderna-maestra.es, nauticajonkepa.wordpress.com; oriflama.cl; Wikipedia.org/wiki/Nuestra_Señora_del_Buen_Consejo_; www.cabodehornos.cl; www.derechomaritimo.info; Naufragios.es







VICENTE RUIZ GARCÍA (Úbeda, 1973). Doctor en Historia por la Universidad de Murcia, licenciado en Geografía e Historia y grado social diplomado por la Universidad de Granada, es profesor del IES San Juan de la Cruz de Úbeda y del Centro Asociado de la UNED de la provincia de Jaén.

Asesor de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia, ha publicado los libros *De Segura a Trafalgar* (2009); *Las Naves de las Cortes 1808-1812, el último servicio de la Marina de la Ilustración* (2013); *Los Pontones de Cádiz y la odisea de los soldados derrotados en la batalla de Bailén 1808-1814* (2013); *Las aventuras del navío San Justo* (2015); *Los arsenales del Rey 1750-1820. La revolución industrial que pudo haber sido* (2017); *La Provincia Marítima de Segura y la Marina de la Ilustración. La contribución de las maderas de Segura de la Sierra a la construcción naval del siglo XVIII* (2019); *Cocina a bordo. Alimentación, salud y sostenibilidad en las largas travesías oceánicas del siglo XVIII* (2021). Ha sido reconocido con los premios Nuestra América, el internacional Ciudad de Benicarló, el internacional García-Diego de historia de la tecnología, el de investigación Cronista Cazabán, el Juan Antonio Cebrián de divulgación histórica, el de ensayo Pablo de Olavide y el Espíritu de la Ilustración, el iberoamericano Del Mar Cortes de Cádiz, el de investigación Historiador Jesús de Haro o el internacional de investigación histórica Fundación Foro Jovellanos del Principado de Asturias, entre otros galardones.

Imagen de cubierta: ilustración de naufragio, mapa del Cono Sur y piezas de artesanía de la Real Fábrica de Cristales de la Granja de San Ildefonso (composición a partir de fotografías del autor).



En febrero de 1770 el navío mercante de registro *Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo*, alias *Oriflame*, emprendió un largo viaje con destino al puerto del Callao en el Virreinato del Perú con la misión de transportar un rico cargamento compuesto por cientos de miles de piezas de fina cristalería de la Real Fábrica de la Granja de San Ildefonso de Segovia. Tras cinco meses de singladura, el *Oriflame* naufragó en extrañas circunstancias frente a las costas de Chile.

Doscientos treinta años después, una empresa caza-tesoros anunció haber dado con el sitio en el que estarían los restos del naufragio. Tras varios juicios, en 2016 la justicia chilena rechazó un recurso de protección interpuesto por esta empresa que reclamaba la extracción de la carga, objetos muebles, aparejos y restos de la estructura del navío. Sin embargo, una vez analizada la documentación original atesorada en los archivos históricos de España e Iberoamérica se puede llegar a la conclusión de que el Estado español podría esgrimir derechos sobre los restos del naufragio. Para defender este argumento, este libro reconstruye la historia completa del navío, desde su fabricación hasta su hundimiento, con el fin de dar a conocer un extraordinario tesoro cultural sumergido. Un valioso patrimonio que merece ser preservado.

Esta es la historia del *Oriflame*, un trabajo de investigación, pero a la vez un relato fascinante donde por primera vez quedan desvelados los secretos de un navío convertido en leyenda tras su naufragio.

