

EL CASO DE LOS NAVÍOS *EL CONQUISTADOR* Y *EL INCENDIO* EN TIERRA FIRME Y SUS VICISITUDES EN EL REGRESO A CÁDIZ (1735-1736)

JESÚS M^a PORRO GUTIÉRREZ
Universidad de Valladolid

La presente investigación tiene por objeto analizar la travesía atlántica de los navíos *El Conquistador* y *El Incendio*, los cuales tras realizar servicios de guardacostas en Tierra Firme, fueron comisionados en 1735 para llevar a América al nuevo Virrey del Perú y volver a España, transportando sendas remesas de caudales y géneros. Centraremos nuestro planteamiento en el momento de la llegada de ambos barcos a Cartagena, para ocuparnos a continuación de los diversos avatares acaecidos en el ámbito antillano, finalizando con los contratiempos experimentados en el viaje de regreso, ya cerca del Estrecho, hasta recalar definitivamente en Cádiz.

Ya habían transcurrido algunos años desde que las ordenanzas sancionadas por Patiño regularan la salida de las flotas, escalas y tiempos intermedios ¹ y el área caribeña había experimentado transformaciones en su estructura comercial, como consecuencia de los vaivenes económicos acontecidos durante la década de los veinte ². Por ello, ante la desorganización del sistema y atendiendo las quejas expresadas, se planteó la correspondiente revisión que provocó la promulgación de la Real Cédula del 21 de enero de 1735 ³, por la cual se suprimía temporalmente la flota de Panamá, estipulándose que Cartagena y Panamá fueran surtidas con navíos de registro ⁴.

Esa era la situación cuando el Marqués de Villagarcía debía trasladarse a América, para sustituir a Castelfuerte al frente del virreinato peruano. Incluso, en ese momento, se pensó que no convenía enviar mercancías a Tierra Firme y el Perú, pues los galeonistas de la última feria aún tenían dificultades en lo tocante a su recuperación comercial. Entonces se presentaba una coyuntura favorable para realizar dicho viaje, pues aprovechando que los guardacostas de Tierra Firme habían llevado a España, durante los últimos años, ciertas cantidades de las remesas procedentes del Perú -quedándose luego en España- y que se había previsto que los cuatro navíos que cumplieron dicho servicio fueran devueltos a sus destinos, fueron aprestados dos de ellos *El Conquistador* y *El*

Incendio para llevar a Villagarcía a Tierra Firme ⁵, desde donde el nuevo Virrey continuaría su viaje hacia Lima.

El mando de la expedición fue confiado al Capitán de Navío D. Francisco Liaño -caballero de la orden de Santiago- hombre ya curtido en empresas marítimas ⁶. Tanto *El Conquistador* como *El Incendio* eran dos buques de guerra, habilitados sobre la marcha para desempeñar diferentes cometidos adscritos a la flota de Tierra Firme, habían desempeñado servicios de vigilancia como guardacostas ⁷. En aquella expedición también figuraba -embarcado en *El Conquistador*- D. Pedro Cenón Martínez (oficialmente ejercía como Comisario de Guerra de Marina y, en 1737, se le nombraría Oficial Mayor de la Secretaría del recién creado Almirantazgo), quien en su calidad de Comisario debía verificar y regular todas las operaciones de viaje.

A finales de mayo de 1735 partieron ambos buques rumbo al Caribe y tras una travesía bastante tranquila, llegaron a Cartagena el 8 de julio, tras cuarenta y dos días de navegación ⁸; allí tuvieron que efectuar algunas reparaciones ⁹, mientras se fletaba una balandra, al mando del capitán Pedro de Elizagárate, rumbo a Portobelo, para comunicar la próxima llegada de los bajeles y exortar al pronto envío de los caudales y efectos comerciales desde Panamá, que serían custodiados por la propia balandra en el trayecto de Chagres a Portobelo ¹⁰. Entretanto las tripulaciones de ambos navíos habían experimentado un descenso, como consecuencia de algunas bajas por enfermedad y desertiones ¹¹, pero a pesar de ese contratiempo, ambos se hicieron a la vela el 26 de julio. Nada más abandonar Cartagena sucedió el primer imprevisto, si bien no tuvo consecuencias negativas, pues navegando de bolina, con mar y viento bonancibles, varó *El Conquistador* sobre el bajo de Tortugas -pequeña isleta situada a la entrada del río San Juan-, justo al Oeste de Salmedina y necesitó la ayuda de *El Incendio* para salir, tras una hora larga de maniobras, comprobándose que afortunadamente no había sufrido desperfectos ¹², pues el bajo en que encalló era sólo de arena y cascajo. Una vez superado aquel contratiempo el Capitán decidió anclar en la boca o estrechura de entrada al puerto de Cartagena, junto al fuerte de Bocachica, para pasar la noche a su amparo. Al día siguiente continuaron la navegación y sin otros incidentes llegaron a Portobelo el 4 de agosto.

Una vez en Portobelo, la estancia fue más larga de lo previsto, ya que si bien en menos de quince días ambos buques estaban preparados para cargar y partir ¹³ y Elizagárate se había desplazado rápidamente a Panamá para avisar de la llegada de los navíos y agilizar los trámites oportunos, hasta el 6 de septiembre no terminó el tráfico de personas y géneros de Panamá hacia Cruces ¹⁴ y, tras ser escoltados desde Chagres ¹⁵, llegaron a Portobelo el 12 del mencionado mes, diligenciándose los registros y embarcos de caudales y efectos con la mayor brevedad posible. De nuevo, condicionamientos inoportunos evitaron la posibili-

dad de una rápida salida, pues algunos de los hombres enviados a Chagres -para la escolta- regresaron enfermos y estos, a su vez, contagiaron a otros, de manera que fue preciso cubrir algunas vacantes en Portobelo ¹⁶. Por otra parte, Martínez se quejaba a Francisco de Yartua -diputado del Comercio en Portobelo- de sus necesidades económicas, pues no disponía de los fondos necesarios para pagar los gastos de las tripulaciones y los mantenimientos ¹⁷. Ante esa tesitura, Yartua convocó una junta en la que reunió a aquellos comerciantes que habían invertido en las mercaderías que serían enviadas a la península, solicitando su opinión en lo tocante a las pretensiones del Comisario y ellos expusieron que las gratificaciones debían correr a cargo de la Real Hacienda, en el caso de que hubiera caudales suficientes y, de lo contrario, bien particularmente o en común, ellos proporcionarían el dinero necesario para el gasto de las tripulaciones ¹⁸; respecto a la gratificación extraordinaria por la conducción y escolta, aceptaban contribuir con mil quinientos pesos -en cuyo beneficio no se incluiría a los hombres de Elizagárate-, a pesar de que los comerciantes contaban apenas con la cuarta parte de los caudales que tuvieron en 1728, cuando fue preciso aprestar la flota de López Pintado y había dinero suficiente "como resultas de una feria celebrada en esta ciudad y la de Panamá" y, en el momento de la Junta se quejaban de "que los gastos que tiene ocasionados este comercio son crecidos por las contribuciones de derechos de entradas en estas Américas de los efectos de lo que dimana este ramo" ¹⁹.

Una vez terminadas las diligencias y aprestados los navíos, el 22 de septiembre se hicieron a la vela y, cuando sólo habían transcurrido dos días, el Teniente contador Juan Igarci de Aguirre solicitó del comandante y de Martínez que se le permitiese revisar el equipaje de un particular -Juan Antonio de Molina-, pues había recibido una denuncia secreta, señalando que aquel contenía más de catorce mil pesos en doblones y cincuenta marcos en plata labrada, junto con diferentes alhajas engastadas, todo ello sin registrar ²⁰. Consecuentemente fue preciso comprobar la veracidad de la denuncia y, tras la verificación oportuna, Molina fue reconvenido por embarcar caudales sin haberlos registrado ²¹ y el citado Contador pidió que los caudales -decomisados- y su propietario fueran llevados a tierra, para que los oficiales reales de Portobelo actuaran en aquel caso sin embargo, tanto Liaño como Martínez se negaron, alegando "que debía ir dicho dinero a España y que debía ponerse en partida de registro" las discusiones en torno a esta cuestión se dilataron y, tras terciar el propio Yartua en el asunto ²², se ordenó a Antonio Fernández de Sotomayor -Maestre de plata del navío- que inventariase el dinero y las alhajas y lo guardara en depósito ²³. Así pues, Sotomayor procedió al inventario -en presencia de los oficiales reales de Portobelo, que habían sido requeridos para el caso-, ascendiendo el total de lo contenido en una caja y dos petacas a catorce mil dieciseis pesos en doblones de

a ocho escudos (dinero) y cincuenta y cinco marcos con cinco onzas y media, en plata labrada, desglosada de la siguiente manera: una palangana, diez platillos, una flamenquilla, una bacinilla, una tembladera, una taza, un cáliz con su patena, un jarro, una salvillita, un candelero con sus espabiladeras y su candileja, un salero, dos vinajeras, una campanilla, un bernegal dorado, una pileta, un vaso, un baúl y algunas baratijas ²⁴, de todo ello se hizo cargo Sotomayor, "para ponerse uno y otro en partida de registro en Cartagena".

Liaño y los suyos continuaron el viaje y así, el 4 de octubre, anclaban *El Conquistador* y *El Incendio* en Cartagena, donde hubo que ingresar en el hospital y en un cuartel desocupado a casi trescientos componentes de la tripulación, pues las fiebres contraídas en Portobelo hicieron estragos, por contagio, y fue preciso demorar la partida, mientras sanaban algunos enfermos ²⁵ y se efectuaba una recluta acelerada, para poder despachar los navíos ²⁶, socorriendo a los alistados con dos pagas anticipadas -a instancias de Liaño- con el fin de que pudieran equiparse adecuadamente. Martínez aprovechó aquella demora para comunicar a los oficiales reales de Cartagena el caso del mencionado decomiso y solicitar que el equipaje inventariado fuera registrado en esa ciudad, tal hecho fue confirmado por los propios funcionarios, alegando que enviarían copias destinadas al Presidente y oidores de la Casa de la Contratación, para que en su momento actuaran en el caso ²⁷. Precisamente fue ese caso de decomiso el que dio pie al propio Martínez a exponer su punto de vista, en su sentido más amplio él consideraba improcedente la práctica de embarcar caudales, fuera de registro, en los puertos americanos hasta la escala de La Habana, abogando por

el registro en el mismo lugar del embarco ²⁸

Por fin, pasada la primera semana de noviembre y con todo lo necesario para el viaje aprestado, zarparon los dos buques rumbo a La Habana²⁹. Liaño deseaba seguir una ruta alternativa, atravesando el Canal del Viento y navegando hacia Poniente, bordeando el litoral cubano ³⁰, pero al encontrar vientos muy fuertes a poca distancia de Cartagena, se vio obligado a dirigir su derrota directamente hacia La Habana. En el trayecto a ambos navíos les entró agua "por las obras muertas, de forma que uno y otro llegaron a hacer de diez a doze pulgadas por guardia" ³¹ y, si bien llegaron a La Habana sin problemas el 26 del citado mes, en el puerto "fue yndispensable el recorrer de calafatería a ambos vageles sus cozederos y costados por dentro y fuera, trancaniles y cubiertas y darles pordores" también fue preciso cambiar las bombas de achique de *El Conquistador*, pues desde la salida de Cádiz, el buque había hecho agua constantemente, si bien nunca en términos que llegaran a provocar alarma ³². La puesta a punto de éste navío se completó con un reconocimiento completo de su quilla y fondos, a cargo de varios buzos, los cuales confirmaron que el casco -pese a haber varado el buque anteriormente- no había recibido ningún daño.

Paralelamente fueron reemplazados algunos pertrechos y se hizo acopio generoso de carne fresca -al resultar más barata en éste puerto-, con lo que se consiguió un restablecimiento más rápido de los convalecientes además, aquellos individuos cuyo estado era preocupante fueron ingresados en el hospital y, como hubo nuevas deserciones, fue preciso organizar otra recluta y embarcar algunos vagabundos que el Gobernador de la plaza ordenara, en su día y por diversos motivos, encarcelar ³³. Si bien en pocos días todo estuvo aprestado, hubo que demorar la salida hasta el día 22 de diciembre, como precaución lógica ante la presencia de vientos contrarios y borrascosos ³⁴.

El viaje de vuelta discurrió con tranquilidad, pues a los seis días de navegación los dos barcos llegaron al canal de las Bahamas y, siguiendo su travesía atlántica, el 7 de febrero de 1736 -tras cuarenta y ocho días de periplo oceánico- se encontraban frente a la costa sur portuguesa, a la altura del Cabo de Santa María.

En ambos navíos se pasó revista a la tripulación -en *el Incendio* tuvo lugar durante la estancia en La Habana y en *El Conquistador* cuando el buque se encontraba en alta mar-, con el siguiente balance ³⁵:

<i>Navíos</i>	<i>Conquistador</i>	<i>Incendio</i>	<i>Total</i>
Oficiales de Marina	11	10	21
Oficiales de Mar	21	20	41
Oficiales de Artillería	11	7	18
Artilleros	70	64	134
Marineros	121	68	189
Grumetes	116	72	188
Pajes	26	12	38
Infantería	11	84	195
n° total de personas	487	337	824

Martínez escribió diversas cartas e informes dirigidos a Patiño, estando a la altura del citado cabo, el 7 de febrero. Además de relatar pormenores -ya mencionados por nuestra parte- del viaje, explicaba que los navíos llegaron muy cortos de aparejos y pertrechos ³⁶; también comentaba que el importe total de los caudales transportados era inferior al que se creyó que serían embarcados a la llegada de ambos buques a Cartagena, pues en su día sólo había anclado en Panamá la Almirante de la Armada del Mar del Sur, llevando cantidades más discretas de las imaginadas ³⁷. A continuación, incluía un estadillo con una relación detallada del oro y plata (en monedas, barras y alhajas), frutos y otros efectos (del Rey y de particulares) que transportaban ambos navíos ³⁸, con los siguiente datos:

Por último, Martínez incluía —en sus informes a Patiño, en la mencionada fecha— una carta en la que explicaba algunas cuestiones de índole económica: cómo las inevitablemente dilatadas escalas contribuyeron a acrecentar los gastos, que no pudieron ser mitigados por los oficiales reales —ante lo exiguo de sus recursos— y consecuentemente, cómo fue preciso recurrir a 14.645 pesos y 6 reales de plata, conseguidos de los fletes y otros aprovechamientos ³⁹, los cuales sólo sirvieron para sufragar las urgencias más necesarias y ante la negativa de los comerciantes de Panamá a suministrar "hasta la cantidad de 500 pesos por vía de empréstito a la Real Hacienda o en cuenta de las contribuciones que debía hazer de los yntereses que se embarcasen" fue preciso utilizar dinero de particulares ⁴⁰, pues el Virrey del Perú había dado órdenes tajantes a los oficiales reales de Panamá de que no se tocasen los caudales regiois ⁴¹. Por otra parte, el empleo de dos partidas correspondientes a multas en favor de la Real Hacienda —recaudadas en Portobelo y Cartagena— y a Cruzada, en plata menuda, permitió aliviar la precaria situación presupuestaria, pues Martínez dispuso "se distribuyere mediante a que la de particulares de que se estava usando era en plata doble, por no haver otra" y, entre los diversos conceptos posibles, descontando los gastos de los haberes totales, quedaban poco más de cuatrocientos ochenta pesos en poder del tesorero ⁴².

Respecto al apartado de los gastos, el estadillo resumido con los ocasionados en el viaje, era el siguiente ⁴³.

	<i>reales de plata de América</i>	
Por los quarenta pesos del vino enterados (sic) a las tripulaciones, la primera mitad en Cartagena y la segunda en la Havana, dos pagas a 196 plazas de gente de mar reclutada para refuerzo de ellas, cortos socorros a algunos oficiales enfermos, gratificación de mesa a los Comandantes y hospitalidad de todas las escalas causada por los equipages perteneciente uno y otro a ambos navíos	376 864 25
Por diferentes géneros de pertrechos, maderas, materiales, herrajes y sus componciones, jornales de maestranza, Medizina y otros gastos menudos conducentes a dichos pertrechos para las recorridas españolas de la plata y lo demás que an necesitado dichos dos vageles para su avío, resguardo y navegación	31.811	27
Por las carnes frescas en la demora en los puertos y saladas para el viaje, otros víveres y géneros y remplazo de alguna harina, para la razi3n ordinaria y de dietas, fábrica del vizcocho, leña, utensilios, conducciones y otros distintos gastos pertenecientes a los citados víveres, así de cuenta de la Real Hacienda como del asentista general de ellos de la	160.687	9

Por el flete de una valandra que se empleó en diligencias ymportantes del destino de dichos vageles, el de canoas y embarcaciones menores, que se ocuparon en servicio de ellos en ocasiones de indispensable embarazo de las de sus bordos y otros accidentes y precisiones que motivaron este gasto y otros que se causaron de entradas y salidas de los vageles en los puertos y los demás extraordinarios que ocurrieron de esta naturaleza para su apresto y navegación

10.728 —

580.091 27

Ymportan los gastos y expendios que expresan las quatro partidas antezedentes quinientos ochenta mil y noventa y un reales de plata de América y veinte y siete maravedies, como por menor consta de noventa y dos libranzas y recaudos de data, por los que se a sacado este resumen y de los demás instrumentos que justifican su pago y distribución y el debido resguardo y paradero de la Real Hacienda

Volviendo a la travesía, fue el día 8 de febrero cuando se interrumpió bruscamente la tranquilidad del viaje y ambos navíos se separaron. La exposición de Agustín de Iturriaga a Patiño sobre este episodio -única que hemos podido encontrar- es muy gráfica: "Por la mañana, viniendo de la bordada a reconocer la tierra con las quatro velas maiores y el viento al noruestte, repentinamente se puso el navío el Conquistador a correr en popa, y según el juicio del parage en que me hallava, tenía por ynfalible descubrir a Cádiz, continué la bordada de tierra y a poco rato descubrí a esta Ciudad, hize la señal al Comandante, pero habiendo entrado una zerrazón que duró más de dos oras, le perdí de vista y aunque a las 10 de la mañana viré de bordo para fuera por haverse escaseado el viento y no poder tomar la bahía no le pude descubrir, ni tampoco pude hacer otro juicio que el que huviere dado fondo en la costa de Conil" ⁴⁴ por último, Iturriaga señalaba que su navío no sufrió desperfectos. Así pues, aunque no tenemos ninguna referencia concreta, es evidente que *El Incendio* ancló en Cádiz sin novedad.

Entretanto ¿que había sucedido con *El Conquistador*? Sabemos que llegó a Málaga, buscando refugio contra la tormenta y, si bien desconocemos la fecha exacta, ello tuvo que suceder antes del 15 del mismo mes ⁴⁵. A continuación, los problemas del navío ante las adversas condiciones meteorológicas imperantes durante la segunda quincena de febrero y la primera de marzo fueron constantes y retardaron considerablemente su entrada definitiva en Cádiz. Nada menos que tres arribadas a Málaga se vio obligado a realizar Liaño, al fallar las dos primeras salidas del buque "por los tiempos contrarios y borrascosos". Por fin el 11 de marzo salió con viento del Este, si bien duró corto tiempo y al llegar al estrecho soplaban ya vientos del Oeste ante la imposibilidad de cruzarlo, Liaño optó -para evitar el regreso a Málaga- por entrar en la bahía de Gibraltar y anclar allí, esperando a su amparo un tiempo más favorables para continuar el

viaje a Cádiz ⁴⁶; el barco fue fondeado en un lugar seguro, alejado de los buques de guerra británicos y, de noche, al calmar el viento "pudieron tenderse espías", extremando cuidadosamente la vigilancia, para evitar la comunicación con los ingleses. Liaño consiguió enviar unos pliegos a San Roque, para que fueran remitidos a Francisco de Varas -Presidente del Tribunal de la Casa de la Contratación- y el día 16 consiguió hacerse a la vela con viento del Este en el momento de calmar, *El Conquistador* se encontraba al anochecer "entre Puntas" -entre Gibraltar y Tarifa- ⁴⁷ debido al cambio "estubo barcabable toda la noche hasta que rompió por el sudueste, con la misma violencia que en las ocasiones antezedentes se avía experimentado, por cuia causa y ayer amanezido el día siguiente a sotabento de la punta de Ceuta por la violencia de las corrientes, tuvo por conveniente ... Liaño ... tomar la zitada bahía, donde se dio fondo inmediato a las Algeziras y ... se avisó al Comandante del Campo, para que de tierra se zelase el resguardo de los reales intereses" ⁴⁸.

Ante las enormes dificultades que experimentaba el tráfico marítimo en la zona del Estrecho durante esos días, en Málaga se acudió a un sistema alternativo, con la idea de hacer llegar a Cádiz, por vía terrestre, al menos una parte de la carga del *Conquistador* y evitar así demoras y riesgos excesivos. Consecuentemente, el 20 de marzo, Francisco de Monsalve notificaba desde Málaga la salida -tres días antes- de la primera remesa, cuyo destino era Cádiz ⁴⁹.

Por su parte, Liaño aprovechó que el viento soplaba otra vez de Levante, para salir con *El Conquistador* rumbo a Cádiz el día 21 y, por fin, el 22 por la noche consiguió "dar fondo fuera de Puercas" ⁵⁰, para fondear en la bahía de Cádiz el 23. Inmediatamente informó Martínez a Varas de todo lo sucedido y de lo ejecutado en su comisión. El mismo día, el propio Varas dio instrucciones para que se interrumpieran los preparativos de una remesa de víveres, destinada a auxiliar a *El Conquistador* y también escribió a Patiño, informándole de la arribada del navío ⁵¹, así como de la llegada -procedente de Málaga- de la primera remesa, compuesta por noventa y ocho cargas ⁵².

Finalizaba así el periplo de *El Conquistador* y, con fecha del 27 de marzo, se daban las instrucciones oportunas concernientes al navío, el cual "deverá pasar a la Carraca a desarmar como los demás" ⁵³.

NOTAS

1. La ordenanza del 7-IV-1720 que regulaba el sistema de las flotas establecía que la de Panamá o de los Galeones partiría (de Cádiz) el 1 de septiembre de cada año, rumbo a Cartagena, deteniéndose un máximo de cincuenta días allí y sesenta en Portobelo -con motivo de la feria- y de vuelta, anclaría otros treinta días en Cartagena y quince en la Habana, antes de regresar, atravesando el Canal de la Bahamas y tocando en las Azores, para dirigirse directamente a Cádiz. Vid. VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín: "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII". En *Anuario de Estudios Americanos* (Sevilla) tomo XXV (1968) págs. 197-241. También GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Tomo I. E.E.H.A. Vol. CCXXXVII, Sevilla. 1976. Vid. pág. 266.

2. Si bien la flota de Panamá había zarpado hacia América en 1721 y 1723, hasta 1729 no salió la tercera y ante su negativo balance económico en Portobelo (1730), se decidió la suspensión de la siguiente flota. Vid. VÁZQUEZ DE PRADA [11, pág. 9.

3. Vid. GARCÍA-BAQUERO [1] pág. 130 por dicha Real Cédula se prohibió "que dende ahora en adelante se remitan caudales algunos por comerciantes de los reinos del Perú y Nueva España, para empleos de pura negociación, por los graves daños que se han observado, de que embarcándose de cuenta de los referidos individuos en flotas y galeones el tercio o la cuarta parte de la carga en género escogidos, y de principal consumo, quedan en la cantidad perjudicados los de España"

4. "... hasta tanto, que vengan generales y seguras noticias de averse concluído enteramente la salida de los rezagos, que subieron los Individuos del Comercio de España a la ciudad de Lima y quedaron existentes en Panamá de los últimos galeones ... y de averse quitado la principal causa de los ilícitos comercios". GARCÍA-BAQUERO [11, pág. 160.

Evidentemente los comerciantes afectados protestaron, pero antes de la resolución definitiva, la guerra acabó con las flotas y ferias de Panamá. La de 1737, ante la destrucción de Portobelo por Vernon, tuvo que descargar en Cartagena, llevándose las mercaderías por tierra a Quito, donde en 1739 y con grandes dificultades se celebró la feria, siendo la última. Vid. VÁZQUEZ DE PRADA [1], págs. 11 y 12.

5. Vid. Geoffrey WALKER: *Política española y comercio colonial (1700-1789)*. Barcelona. 1979, pág. 251, donde expone que los entonces jóvenes oficiales de la Armada Jorge Juan y Antonio de Ulloa zarparon en ellos, rumbo a Suramérica, con el fin de realizar su -posteriormente famosa- expedición científica y geográfica.

En la documentación que nosotros hemos manejado en Simancas, relativa a esta expedición, no hay ningún dato que permita confirmar o negar el hecho.

6. Se trataba de un experto marino con amplia experiencia, pues había participado en episodios señalados como la batalla del cabo Passaro, del 18-VIII-1718, cuando, estando al mando del navío San Felipe, consiguió evitar su captura posteriormente estuvo en la expedición que desembarcó cerca de Mazalquivir, para asegurar la toma de Orán el 29-VI-1.732 en su calidad de capitán de navío de la escuadra, que mandaba el Marqués de Mari, dirigió junto a otros dos compañeros la operación del desembarco. Tanto *El conquistador* como *El incendio* formaban parte de la escuadra. Vid. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Tomo W. Museo Naval, Madrid. 1973, págs. 147-163 y 197-203.

7. En octubre de 1731, *el Conquistador* tenía 60 cañones y una tripulación de 420 individuos y *el Incendio* llevaba 54 cañones y 300 hombres. Pocos años después, en una lista oficial de bajeles de la Armada, figuraban ambos en la flota de Tierra Firme, con la siguiente tipología: *El Conquistador*, galeón de 62 cañones y *El Incendio*, azogue de 56 cañones. Vid. FERNÁNDEZ DURO [6] pág. 198 y 225 respectivamente.

La especificación como navío de azogue corresponde a la de un buque habilitado para el transporte de dicho producto. Junto a los navíos de aviso (concebidos para el transporte de la correspondencia) los azogues sirvieron, en ocasiones, para el transporte de mercancías pertenecientes al comer-

cio. En algunas ocasiones en que no pudo ser despachada la flota, salieron dos galeones con azogue. Vid. GARCÍA-BAQUERO [1], págs. 175-180.

8. Según la carta-informe de Pedro Cenón Martínez a Patiño, escrita a bordo de *El Conquistador* en el Cabo de Santa María, el 7-II-1736. Vid. A.G. Simancas Secretaría de Marina leg. 393, n° 308 (en lo sucesivo A.G.S. S.M.).

El viaje estuvo dentro del promedio habitual en los periplos de Cádiz a Cartagena, estipulado en 45 días el regreso, con navíos de registro era más lento y oscilaba en torno a los 100 días. Vid. GARCÍA-BAQUERO [1], págs. 282-284.

9. En la citada carta-informe del 7-II-1736 se expone que el *Conquistador* hacía agua por la entre-cinta y sus pendores fueron calafateados.

10. Vid. las misivas de Martínez a Francisco de Yartua —diputado del Comercio en Portobelo— y a Patiño, del 14-IX-1735 y 7-II-1736 respectivamente, en A.G.S. S.M. leg. 393 n°316, 308 y 315.

11. En la citada carta-informe a Patiño, Martínez alega que dejó algunos enfermos en el hospital de Cartagena.

12. En la citada carta-informe a Patiño, Martínez describe así el episodio: "aunque previno orzar todo a la vanda ... fue ya cuasi al mismo tiempo que tocó el navío en el Cantil del referido bajo, donde se mantuvo dando de tiempo en tiempo con el movimiento de las aguas algunos golpes por el centro de la quilla, hasta las quatro y quarto de la propia tarde que ... se tendió un calabrote y anclote por la popa y luego que se viró por él y ayudando el viento que daba al navío en facha, salió sin ninguna resistencia ... que no se le halló la menor lesión como reconocieron y aseguraron los buzos que bajaron a registrar los fondos"

13. Carta-informe ya citada, del 7-II-1736, en la cual Martínez comenta a propósito de la habilitación de los navíos en aquella plaza: "... hallándose para este tiempo a corta diferencia lastrados, hechos los pañoles para la planta, las aguadas, embarcados algunos frutos y efectos que allí había y a este tenor ejecutado y dispuesto todo lo demás combeniente a que no se tocase detención".

14. Este pueblo de Tierra Firme, situado a orillas del río Chagres por donde se llevaban los efectos del tráfico comercial de los galeones, tenía por ello establecidas allí las aduanas reales y se encontraba a siete leguas de Panamá. Vid. DE ALCEDO, Antonio: *Diccionario geográfico de las Indias Occidentales*. Tomo CCV de la B.A.E. Vol. I. Madrid. 1967, pág. 391.

15. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 308. En el citado informe de Martínez a Patiño del 7-II-1736 se habla de dos balandras de carga, una de guerra, dos lanchas, un bote y una piragua, con 150 hombres de infantería y marinería, además del apoyo exterior de la fragata *El Incendio*.

16. *Ibidem*. Exponía Martínez que "se reclutaron algunas plazas en aquel puerto, para poder maniobrar en la navegación".

17. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 316. Notificación de Martínez a Yartua del 17-IX-1735, estimando que "necesitaría de hasta cinquenta mil pesos para pagar el vino a las tripulaciones ... gasto de fábrica de vizcocho, compras de harina, carnes y otros géneros de víveres y pertrechos, gastos de hospitalidad y extraordinarios". Igualmente solicitaba que se concediera una gratificación extraordinaria a los hombres que participaron en la escolta de los caudales y al propio Elizagárate, por sus servicios.

18. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 317. Junta de comerciantes de San Felipe de Portobelo, del 15-IX-1735

19. *Ibidem*. Participaron en esta Junta nueve comerciantes, de los cuales cinco estaban ya registrados en el Consulado de Cádiz (el propio Francisco de Yartua, Juan de Leaegui y Juan de la Redonda en 1730 Pedro de Flores y Juan de Villanueva Pico en 1731), un sexto se registró poco después (Sebastián de Flores y Marco en 1737) y los tres restantes fueron Juan Martínez de Alvinagorta, Pedro Fume y Gregorio de la Fuente. Los registrados en Cádiz aparecen citados en la Matricula de comerciantes, Anexo 1, de la obra de RUIZ RIVERA, Julián B.: *El Consulado de Cádiz. Matricula de comerciantes (1730-1823)*. Cádiz, 1988. Corresponden a los n° 1148, 555, 843, 352, 1126 y 353.

20. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 212. Certificación del escribano Juan José López, en el acto de visita, a bordo de *El Conquistador*, estando a la vela para Cartagena el 24-IX-1738.

21. *Ibidem*. Molina alegó que no había registrado sus petacas y cajas, pues todo ellos lo "había traído con su despacho desde Panamá".

22. *Ibidem*. Yartua "dijo era práctica entre el comercio embarcar caudales, así en este puerto como en el de Cartagena, sin la formalidad del registro hasta el de la Havana, en donde positivamente debía practicarse hasta España".

23. *Ibidem*. El propio Sotomayor expuso, respecto a los caudales, "que con su ynterbención, sin relación de carga ni otro instrumento de los reales oficios, se embarcó en dicho navío para desembarcar en Cartagena, sin haver dado al interesado resguardo ni conozimiento alguno". Este Fernández de Sotomayor aparece registrado en la matrícula de comerciantes del Consulado de Cádiz, en 1730. Vid. RUIZ RIVERA [19] Anexo 1, 11:347.

24. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 314. inventario del dinero y alhajas pertenecientes a Molina, realizado por Fernández de Sotomayor, a bordo del Conquistador, el 24-IX-1735.

25. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 308. Carta-informe de Martínez a Patiño del 7-II-1736, alegando "se desembarcó crecido número de enfermos ... que no cabiendo en el citado hospital se pusieron en un quartel desocupado, con la misma asistencia, de forma que llegaron a causarse treze mil setecientas sesenta y una estancias solo en aquel puerto ... obligó este accidente a detenerse hasta que estubo mucha parte de la jente combalecida, aunque la más de ella sumamente endeble".

26. *Ibidem*. "Habiéndose logrado aumentar la recluta de jente hasta ciento noventa y seis plazas de Mar y todas Clases". En un informe de Agustín de Iturriaga (Capitán de *El Incendio*) a Patiño (A.G.S. S.M. leg. 393 n° 322), fechado el 9-II-1736, estando a la vela entre Rota y San Sebastián, explicaba que "aunque el deseo de mi Comandante fue mantenerse en aquel puerto sólo el preciso tiempo para embarcar los víveres y recoger los caudales ... no fue posible despacharnos en menos de 39 días, por havérsenos yntroduzido una epidemia de calenturas ... que fue raro el que de ellas se escapó, sin esceptuar los oficiales mayores".

27. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 313. Notificación de Martínez a los oficiales reales de Cartagena, de 1 26-X-1735 y respuesta de estos en la misma fecha.

28. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 310. Notificación de Martínez a Patiño, expedida a bordo de *El Conquistador* en el cabo de Santa María, el 7-II-1736 alegaba: "en Cartagena no se oponen aquellos ministros de la Real Hacienda al embarco ni desembarco de ellos en esta conformidad, no obstante las leyes y órdenes que puedan disponer lo contrario, me parece sería más favorable al real servicio el que los yntereses se registrasen positivamente en donde se embarcasen para cualquier parage de su destino".

29. Martínez señala el día 7 como el de la partida en cambio Iturriaga dice que zarparon el 10. Vid. ambos testimonios en A.G.S. S.M. leg. 393 n° 308 y 322, correspondientes a las misivas de los días 7 y 9-II-1736 respectivamente.

30. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 308. Carta-informe de Martínez a Patiño del 7-II-1736, donde expone que Liaño deseaba "hazer su viaje permitiéndole los vientos ponerse a barlovento de Santa Marta y atravesar hasta el cabo de Tiburón de la ysla Española por entre Caycos y Mariguana"

31. *Ibidem*.

32. *Ibidem* en este sentido, señalaba: "pues regularmente a sido de quatro a cinco pulgadas por guardia".

33. *Ibidem* además, explicaba Martínez que en La Habana dejó *El Conquistador* "un sargento, un cavo y cinco soldados de Marina, que al navío de Arizón nombrado Nuestra Señora de Loreto le avían quedado de la tropa que sacó de Cádiz, cuando salió de registro para la provincia de Yucatán, y no le servía ésta como manifestó su capitán, por el corto número a que avía reducidose"

34. *Ibidem*. Por su parte, Iturriaga en su informe a Patiño del 9-II-1736 (A.G.S. S.M. leg. 393 n° 322), alude a dicha situación en los siguientes términos: "hallándonos con la oposición de la luna muy cercanos, y ésta fue de vientos contrarios, le precisó esperar que pasase la conjunción de la luna de diciembre, con parecer de todos los prácticos, y luego que ésta hizo su efecto el día 18 hasta el 21 en el que quedaron claros los horizontes, el 22 nos pusimos a la vela".

35. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 309. Se trata de un estadillo con el siguiente encabezamiento: "Estado de las tripulaciones de los dos vageles del Rey *El Conquistador* y *El Incendio*, según las dos últimas revistas que se les pasaron en 18 de Diciembre de 1735 al segundo y en 28 de enero de 1736 al primero".

36. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 308 en la ya citada carta-informe decía Martínez: "estos vageles vienen algo deteriorados, y con particularidad, de velas *El Conquistador*, así como por haver sido de media vida las más de las que sacó de Cádiz, como por estar pasadas y de poca subsistencia y fortaleza las nuevas, pues aun sin haver tenido vientos forzados, a sido preciso remendarlas y avilitarlas continuadamente".

37. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 310 exponía Martínez: "ni crecidas porciones de plata labrada que aseguran se huvieran embarcado a no haver sido por el nuevo impuesto del derecho del quinto, que aquel Virrey pretendió pagase, por cuio motibo no vinieron".

38. A.G. S. S.M. leg. 393 n° 311. "Razón de la carga de plata y oro en moneda, barras, alajas, frutos y demás efectos del Rey y particulares, embarcado bajo de registro en los Puertos de San Phelipe de Puertobelo, Cartagena y la Havana, en los dos vageles de S.M. nombrados *El Conquistador* y *el Incendio*, del mando del Capitán de Navío D. Francisco de Liaño". Elaborado a la altura del cabo de Santa María, a bordo del *Conquistador*, el 7-II-1736.

Nota relativa a las siglas de los puertos:

P. = Portobelo

C. = Cartagena

LH. = La Habana

(*) Delante de esta cantidad figura un dos borroso apenas perceptible, pero lo ignoramos ya que la partida total encaja sin él las cifras decimales fueron redondeadas por aproximación en el estadillo.

39. A.G.S. S.M. leg. 393; n° 315 "que recojieron en moneda menuda los ministros de permisión de ambos navíos, en Portobelo y Cartagena".

40. *Ibidem* "... contado bajo de registro por los ministros de plata... únicamente para lo indispensable que se fuese ofreciendo, respecto de que se podrá remplazar de cuenta de S.M. del indulto y derecho de los yntereses que traen los vageles".

41. *Ibidem* decretó el Virrey que "se embarcase el caudal de S.M. sin contar, encajonado y encuadrado, conforme le remitía, sin llegar a él por motivo ni pretexto alguno".

42. *Ibidem*, detallaba Martínez: "componen todas las referidas partidas 72.991 pesos y 7 reales ... por lo que ymportando la distribución total de los citados gastos 72.511 pesos, 3 reales y 27 maravedíes de plata ... se hallan ... en poder del dicho tesorero 480 pesos, 3 reales y 7 maravedíes de plata de América".

43. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 318. "Resumen de los gastos executados para servicio, subsistencia y manutención de los dos vageles del Rey *El conquistador* y *El Incendio*, y sus equipages en el viage que an executado a las costas de tierra firme". Estadillo firmado por Martínez en *El Conquistador*, a la altura del cabo de Santa María, el 7-II-1736.

44. A.G.S. S.M leg. 393 n° 322. Carta de Iturriaga a Patiño, mencionando los avatares del viaje, escrita a bordo de *El Incendio*, estando a la vela entre Rota y San Sebastián, el 9-II-1736.

45. *Ibidem*. Hay una notificación a pie de página, del 15-II, que alude a un oficio en que se aprueba la conducta de Iturriaga y se confirma "que como ya abrá sabido *El Conquistador* arribó a Málaga".

46. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 328. Notificación de Liaño a Patiño, a bordo de *El Conquistador*, en la bahía de Gibraltar, el 14-III-1736 adjuntaba un breve comentario sobre cuatro navíos de guerra ingleses que había allí.

El propio Martínez también escribió a Patiño desde la bahía, en la misma fecha (A.G.S. S.M. leg. 393 n° 327), describiendo así lo sucedido: "se pudo granjear la boca del estrecho, donde se halló el Oeste fresco, por cuia causal ... delvieron cojer esta Bahía, lo que se consiguió ayer, mediante que se amaneció algo a barlovento de la punta del monte y se entró a los bordos con alguna dificultad por lo fuerte del viento por el oestnorueste, que subsistió todo el día con igual perseberancia y aunque pretendió dar fondo de la vanda de San Roque ... no se consiguió".

47. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 326. Notificación de Francisco de Escobar a Patiño, en San Roque, a 16-III-1736.

48. A.G.S. S.M leg. 393 n° 323. Carta de Martínez a Patiño, fechada en Cádiz, a 23-III-1736.

49. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 325. Notificación de Francisco de Monsalve Hurtado de Mendoza, fechada en Málaga, el 20-III-1736 exponía que "salió de aquí el día 17 la primera conducta para Cádiz, en que se empezó a conducir el tesoro y marcharon 90 machos cargados y brevemente saldrá otra compuesta de los mismos bagajes y continuarán hasta fenezer este transporte".

50. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 323. Carta de Martínez a Patiño, fechada en Cádiz, a 23-III-1736, donde explicaba que estuvo *El Conquistador* "boltejeando para tomar la bahía por estar el poco viento por el nordeste".

51. A.G.S. S.M. leg. 393 n° 324. Notificación de Francisco de Valras y Valdés a Patiño, fechada en Cádiz el 23-III-1736. Decía en ella: "Acava de dar fondo en esta bahía el navío *El Conquistador*, del mando de D. Francisco Liaño y estando para salir mañana el paquebot con las 10.000 raciones que se me avían pedido desde la bahía de gibraltar, he dispuesto se aligen los víveres y se desarme la embarcación, respecto de haver cesado el motivo de la remesa".

52. *Ibidem* "... haviendo sido despachada en los términos que previne al teniente de Rey y al Intendente de aquella ciudad y Ministro de plata, a cuió cuidado está todo aquel caudal". 53. *Ibidem*. Notificación escrita a pie de página del propio documento.