



Crónica de una flota a Nueva España en 1735. Navegación y feria en Jalapa

ENRIQUE TAPIAS HERRERO
(Capitán de navío (R), Doctor en Historia)

RESUMEN

La mayoría de los libros que tratan de la Carrera de Indias, cuando se refieren a las expediciones navales, suelen limitarse a las fechas de salida y arribada de las flotas para documentar el tiempo invertido y, como mucho, informar sobre posibles ataques o duros temporales. En cualquier caso, se puede entender la concisa explicación cuando el objetivo del libro es el comercio con el Nuevo Mundo. En este trabajo, el autor, oficial de la Armada, utiliza la información proporcionada por un legajo del Archivo General de Simancas con objeto de mostrar con detalle las dificultades que encontraba el mando de una flota para llevarla con seguridad a puerto, en expediciones compuestas por decenas de unidades que habían sido sometidas a dudosas carenas y que llevaban tripulaciones a menudo inexpertas. El trabajo finaliza con el desarrollo de la feria celebrada en Jalapa, lugar de destino de las mercancías transportadas.

PALABRAS CLAVE: Carrera de Indias, Flota, general López Pintado, navegación, feria, Jalapa, Nueva España.

ABSTRACT

The majority of books dealing with the *Carrera de Indias* referring to expeditions crossing the Atlantic, only approach dates of departure and arrival in order to calculate the time spent in the navigation. The only extra data possible found is related to enemy attacks or any storms. This is understood when the goal of the book is limited to American trade. In the present work, the author, Spanish Navy officer, has decided to use the information provided by a dossier found in the Simanca's archive, to show to the reader the uncountable accidents of a fleet composed of many different ships with crews often no so well trained. The idea is to show the difficult work of the general in command to provide the safety needed for the fleet to arrive to the seaport of destiny. At the end is explained the process to build the Jalapa market where the transported merchandise is offered to the potential Mexican buyers.

KEY WORDS: Carrera de Indias, Fleet, general López Pintado, navigation, market, Jalapa, Nueva España.

1. Introducción

Cuando se tiene experiencia en navegaciones de alta mar se puede valorar en mayor medida las dificultades que debían afrontar los mandos de flotas y galeones durante la Carrera de Indias para llevar las numerosas expediciones al puerto de destino sin menoscabo en personal y material. Es por ello por lo que parece injusto que apenas se haga mención de los incidentes acaecidos en las travesías trasatlánticas en la mayor parte de las publicaciones relacionadas con la Carrera de Indias. De todas formas, se comprende que libros que analizan casi en exclusiva los procesos mercantiles con el Nuevo Mundo no muestren interés en los detalles señalados. La Casa de Contratación debía seleccionar e inspeccionar todos los buques de cada expedición para que el grupo naval fuese lo más homogéneo posible y así facilitar la marcha de las naves agrupadas. En cualquier caso, el general al mando debía ajustar la velocidad de la formación a la del más lento para mantener el convoy cohesionado y, de esta manera, ofrecer una mayor seguridad y mejor defensa ante posibles ataques. La resultante podría ser que la velocidad media de la flota se reducía a 2 o 3 nudos, en lugar de los 5 o 6 que podrían alcanzarse si navegaran de forma independiente. Un legajo del Archivo General de Simancas ha permitido, como caso excepcional, el relato de los acontecimientos más relevantes de la navegación de la flota que comandó el teniente general López Pintado en su expedición a Nueva España, así como el conocimiento de los códigos de señales de que se valían los navíos para comunicar sus dificultades con la nave capitana, almiranta, o alguno de los escoltas.

2. Preparativos para la salida a la mar

El tres de septiembre de 1735 el secretario de estado de Marina e Indias, don José Patiño, le comunicó al Comandante General de Cádiz, general Rodrigo Torres, que el teniente general don Manuel López Pintado mandaría la flota que saldría para Nueva España. El mando inicial de la expedición, que se encontraba casi alistada, había sido asignado al capitán de navío don Próspero Pardo. Esta situación era irregular ya que no era un oficial general¹, pero tras comentarios interesados de López Pintado –quien debía supervisar la flota antes de su partida–, la Corona modificó su decisión primera, asignándole el mando y ofreciendo a Pardo la segunda jefatura, para luego quedar como comandante de la Armada de Barlovento² en aguas del Caribe. López Pintado, a pesar de los problemas domésticos que tenía, mencionaba en su autobiografía: “... pronta su obediencia, sacrificó su voluntad y arbitrio a V.M. en circunstancias tales, que solo por vuestro Real Servicio abandonó lo que en aquella ocasión estaba pasando en su casa...”³.

A pesar de que la época de temporales había comenzado, López Pintado se dispuso a realizar la salida de la flota, en contra de la opinión de muchos profesionales que consideraban afrontaba un alto riesgo. Su cuñado, el capitán de navío Nicolás Solano de León, se había embarcado en la flota como matriculado del Consulado a cargo de unas mercaderías por valor de trescientos mil maravedíes de plata antigua⁴. Al encontrarse

¹ Es decir Teniente general o Jefe de escuadra.

² Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), Legajo 3, Expediente 25.

³ British Library (BL), Add. Ms. 20926. Estos comentarios parece que encierran cierto cinismo.

⁴ Archivo General de Indias (AGI), Contratación, leg. 5482B, Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Nicolás Solano de León, factor, vecino de Sevilla, a Nueva España en 1735.

casado, su mujer, doña Rosa María Macías, otorgó su permiso⁵ en agosto ante el escribano público para su traslado a Indias y regreso. Solamente podían partir, sin más requisitos, los solteros. El capitán de navío Próspero Pardo, alegando mala salud, rechazó el puesto de almirante de la flota, por lo que Torres ofreció este cargo a Tomás Geraldino⁶. Hay que suponer que Pardo estaría molesto por haber sido desplazado del mando a escasos días de la salida a la mar.

Los cargadores y armadores en las semanas previas a la partida protegían sus naves y mercancías mediante “seguros a riesgo”, y encomendaban sus pertenencias a consignatarios que embarcaban para realizar las compraventas en el lugar de destino. Éstos, frecuentemente, debían quedarse en tierra para dar salida a sus productos y regresar a España en la primera ocasión. Durante estos días era también frecuente realizar testamentos o poderes para cubrir los largos períodos de ausencia. Las notarías gaditanas guardan innumerables testimonios de estas actuaciones en sus archivos, que facilitan enormemente las investigaciones de los historiadores.

El 23 de septiembre el general comunicaba a Patiño que hasta el día anterior no habían cesado los vendavales, por lo que se había comenzado la carga del *San Luis*⁷, que debería completarse en una semana. Este navío había sido incorporado a la flota como nave capitana cuando se designó a López Pintado como nuevo general al mando; era el navío en el que había navegado en sus anteriores comisiones. Continuaba este informando que en cuanto llegase la orden real de partida, los comerciantes podrían firmar los conocimientos de lo que llevan “con agrado” y que no entregarían el dinero de los impuestos de avería⁸ mientras no viesen las señales claras de salida⁹. El 6 de octubre manifestaba que las únicas órdenes pendientes podrían ser las de pago a las tripulaciones para el abono de los tres salarios estipulados y el embarque del bizcocho¹⁰, que no se pudo realizar por el fuerte viento. Patiño dio orden de librar 424.508 reales de vellón, que era el importe del pago; al general le correspondían 152.250 reales hasta fin de septiembre¹¹. Unos días antes de la salida otorgaba un nuevo poder a su hijo Manuel José para que pudiera representarlo o firmar escrituras en su nombre¹². Su decisión de salir con la flota una vez había comenzado el mal tiempo, cuando la mayoría de los expertos lo desaconsejaban, denota un carácter decidido pero rayando en una temeridad que se supone calculada.

El 18 de octubre la Corona dirigió unas *Instrucciones para la navegación*¹³ al teniente general López Pintado, como general al mando de la flota. Las instrucciones constaban de cuarenta y cuatro puntos en los que se detallaban de forma exhaustiva múltiples aspectos de la navegación y de la disciplina que debía regir en la flota. Se reproducen a

⁵ AGI, Contratación, leg. 5471. El 31 de mayo de 1721 había otorgado un permiso similar cuando Nicolás Solano mandaba el navío *Nuestra Señora de Begoña*, y navegaba en conserva con la flota de galeones del general Baltasar de Guevara. Cf. TAPIAS HERRERO, E., *El almirante López Pintado*, p. 287.

⁶ AGS, SM, leg. 427, 73. El almirante era el segundo jefe de la expedición.

⁷ El *San Luis* era un navío de 60 cañones construido en Guarnizo en 1726 y que ya había actuado como capitana bajo el mando de López Pintado en las expediciones de 1728 y 1730. Era su cuarto viaje a Indias.

⁸ Impuesto que gravaba las mercancías para soportar la escolta ofrecida por la Corona.

⁹ AGS, SM, leg. 427, 70.

¹⁰ Pieza esencial en la dieta alimenticia de la tripulación. Parecida a la regaña actual.

¹¹ *Ibidem*, 73, 93 y 98.

¹² Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos notariales de Cádiz, leg. 3612, 1214.

¹³ AGI, México, leg. 2977.

continuación las instrucciones más relevantes para que pueda conocerse mejor el funcionamiento interno de una flota de la Carrera durante su periplo:

–Se debería seguir lo indicado en el *Proyecto de flotas y galeones de 1720*¹⁴.

–El *San Antonio* navegará como capitana¹⁵ y el *Santa Rosa* como almiranta. Como patache irá el *Lanfranco*, que navegará como mercante por cuenta de don Diego de la Punte Ponce de León, vecino de Cádiz.

–Se recuerda al general que deberá visitar todas las naves para comprobar que no van sobrecargadas y que su artillería pueda utilizarse sin dificultad.

–Se indica cómo se debe preparar la derrota con el Piloto Mayor y cómo debe distribuirse en sobres lacrados a los buques de la flota para utilizarse en caso necesario.

–Que los buques de guerra que tengan espacio tras la carga reglamentada podrán tomar mercancías del comercio. Se evitará que la oficialidad realice prácticas comerciales en su beneficio¹⁶.

–En la salida se dirigirá a las Canarias sin poder tomar puerto. En Veracruz prohibirá la salida a tierra de soldados y marineros, salvo excepciones, para evitar deserciones¹⁷.

–Caso de encontrar piratas o buques enemigos debe recordarse que la prioridad es que la flota llegue segura a puerto. Se realizarán ejercicios de adiestramiento con los artilleros y soldados¹⁸.

–A los treinta días de la llegada a Veracruz regresará el patache para informar a la Corona de lo sucedido hasta entonces.

–Se aplicarán las medidas a tomar con polizones y pasajeros sin licencia, y se limita el regreso de la flota para el quince de abril de 1736, aunque el general podría retrasarse hasta mayo.

–Al regreso se cargarán en los navíos de guerra los caudales de la Real Hacienda, salarios del Consejo y bolsas fiscales a cargo de los maestros de plata. Además, se embarcará toda la plata, grana, oro y añil del comercio, siempre que hubiera lugar para ellos.

En las Instrucciones para la navegación, a pesar de lo avanzado de la fecha, todavía no se reflejaba como nave capitana el *San Luis*. Respecto a la carga de los navíos había dos listas: la de las mercancías embarcadas en Sevilla y la de las embarcadas en Cádiz, éstas últimas mucho más numerosas.

¹⁴ AGI, Contratación, leg. 5070B.

¹⁵ Decisión que luego se enmendaría, pues como se ha dicho sería el *San Luis*.

¹⁶ Esta es una de las primeras ocasiones en que se manifiesta algo parecido, consecuencia del nuevo rumbo que toma la Marina desde la tercera década del siglo. Es de imaginar que a López Pintado no le habría hecho mucha gracia esta medida, aunque sería fácil de camuflar auxiliándose de su cuñado, que navega con él como su primer consignatario.

¹⁷ Esta medida se considera una de las más duras para la tripulación. Que después de casi tres meses en la mar no se permitiese bajar a tierra debía ser insoportable.

¹⁸ De tomarse esta medida como habitual en todos los buques, el resultado de muchos combates pudo haber variado enormemente.

Desde 1680 las flotas salían de Cádiz para evitar los inconvenientes de la navegación por el Guadalquivir y el difícil paso de la barra de Sanlúcar. Pero esta medida no impedía que algunos buques cargaran parcialmente en Sevilla y luego pasaran a fondear en Cádiz para completar su carga.

En el *San Antonio* se embarcan en Sevilla a nombre del hijo del general, Manuel José, seis cajones arpillados con 98 palmos. Su sobrino José llevaba tres cajones arpillados con 40 palmos. En Cádiz se registra una partida de Manuel José por cuatro tercios y un cajón arpillado con 82 palmos y otra por un cajón arpillado y 26 palmos. Su sobrino embarca tres cajones de libros y un tercio con 79 palmos, y también figura su yerno Nicolás Solano, así como Gabriel Cordobés Pintado, que era otro de sus albaceas. En resumen, se introducen en Sevilla mercancías que ocupan 2.095 palmos mientras que en Cádiz se embarcan diez veces más, 20.265 palmos. Se recaudan como impuesto por avería 7.802 pesos escudos de a ocho reales de plata. Estas cuentas fueron entregadas el 16 de noviembre de 1735 al Contador de la Casa de la Contratación¹⁹.

En lo que se refiere a los "frutos de la tierra", Sevilla llevaba 5.042 barriles entre vino, aguardiente y aceite; Cádiz 1.736, Jerez 400, El Puerto de Santa María 219 y Sanlúcar 94²⁰. Respecto al punto de embarque de los productos agrarios, los procedentes del Aljarafe sevillano eran frecuentemente introducidos en Coria o en La Puebla del Río en barcazas, que los transportaban hasta los buques fondeados en Cádiz o, en ocasiones, a navíos que partían desde Sevilla. El general al mando, Manuel López Pintado, figuraba en la lista de cosecheros por Sevilla en tercer lugar por el volumen de barriles embarcados tras el marqués de Thous y Lorenzo Ibarburu. Almacenaba 720 barriles, de los cuales 320 eran de aguardiente, que alcanzaban 1.440 arrobas; además, 4.000 botijuelas de aceite que daban 2.000 arrobas. Como contribución abona 178.180 maravedíes, enviando la mercancía por su cuenta y riesgo. Como primer consignatario figura su cuñado Nicolás Solano, de segundo consignatario Bernardo Valdés y como tercero Antonio Alejo²¹. La producción de vino sevillano embarcado comienza a contraerse a partir de 1717 y a mediados de siglo es insignificante comparada con las zonas de Jerez, Cádiz y Sanlúcar²².

En la siguiente flota a Nueva España de 1738, a la hora de realizar la distribución de los frutos de la tierra se siguió el esquema realizado en la presente flota, ajustándose los barriles y botijas a embarcar a las aranzadas de viña y olivar declaradas por los cosecheros, que siempre eran susceptibles de comprobación. La presencia de los diputados de los cosecheros junto a los de la Diputación del comercio, asistidos por el juez de visitas de la Casa, garantizaba la correcta distribución²³.

De las cantidades mencionadas en los dos párrafos anteriores se confirma que Cádiz toma una ventaja clara sobre Sevilla en cuanto a la cantidad de mercancías embarcadas. Habían transcurrido casi dos décadas desde el traslado de la Casa de la Contratación a la capital gaditana, y el número de comerciantes asentados superaba con mucho a los

¹⁹ AGI, Contratación, leg. 2010.

²⁰ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R., *El comercio agrícola*, p. 114.

²¹ Probablemente López Pintado embarcó sus frutos y mercancías antes de saber que iría al mando de la flota. Era norma el designar tres consignatarios por mercancía embarcada.

²² GARCÍA FUENTES, L., "Las exportaciones de productos agrarios de Sevilla en las flotas de Nueva España en el siglo XVIII", en *Actas de la IV jornada de Andalucía y América*, Sevilla, 1985.

²³ HEREDIA HERRERA, A., *Sevilla y los hombres*, p. 90.

residentes en Sevilla. En cualquier caso, se aprecia que en lo referente a los “frutos de la tierra” todavía la vega del Guadalquivir mantenía su ventaja sobre las tierras gaditanas.

Y ahora podría plantearse una reflexión. En pleno 1735 el general al mando de la flota es a la vez cargador, hacendado y cosechero. ¿Qué pesaría más en la mente del general, su faceta de militar o la de comerciante? Es cierto que disponía de personal de su entorno embarcado en la flota que podía cuidar de sus negocios, pero cuesta creer que el mando de la flota le absorbiese de tal forma que ignorase totalmente la vertiente comercial. En cualquier caso, la figura del híbrido “marino militar-comerciante”, habitual en tiempos de los Austrias, que era el perfil del general al mando de la flota, estaba tocando a su fin.

3. ... y la flota salió a navegar. Acaecimientos

El 8 de noviembre, tras varios días de fuerte levante, se pudo realizar el pago a las tripulaciones; ya por entonces habían finalizado las inspecciones finales a los mercantes, por lo que todo estaba listo para la salida a la mar. El Intendente General Francisco de Varas informaba a la Corona que desde el día 16 la flota se encontraba esperando la ocasión favorable para la partida²⁴. El 22 de noviembre²⁵ (septiembre según J. J. Real Díaz)²⁶ de 1735, con vientos del nordeste, la flota se hizo a la mar desde la amanecida con cuatro buques de guerra y once mercantes²⁷ que transportaban 3.339 toneladas de mercancías. Con estos datos, superaba en número de embarcaciones y en mercancías lo sancionado por la Real Cédula de 1735, recién aprobada, pero que no llegaría a entrar en vigor.

Los buques mercantes eran los siguientes: *El Gran Poder de Dios*, de 181 toneladas de arqueo; *El Salvador del Mundo*, de 388; *Jesús Nazareno y Nuestra Señora de La Paz*, de 273; *Nuestra Señora de los Milagros “El Matanzero”*, de 288; *Nuestra Señora de los Remedios “La Ninfa”*, de 394; *Nuestra Señora de Regla y San Francisco Javier*, de 171; *Nuestra Señora del Pilar “Lanfranco”*, *Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo*, de 522; *Nuestra Señora del Rosario y San José*, de 377; *San Francisco Javier “Burlando”*, de 186; y *Santo Espíritu y Nuestra Señora de la Soledad* de 354, del que era dueño el marqués de Thous²⁸.

Si recordamos que en junio la mayoría de los mercantes ya estaban cargados y dispuestos para la marcha, un retraso de cinco meses habrá enfurecido a maestros y cargadores y... ¿qué pasaría con los artículos perecederos?

Al poco tiempo de la partida comenzó un período continuado de temporales en la costa andaluza, que en otras circunstancias hubieran demorado la salida hasta el mes de mayo del año siguiente. Finalmente, el *San Antonio* salió como nave almirante, siendo la capitana el *San Luis*. La fragata *Santa Rosa* iba de patache y el otro buque de guerra, el *San Jerónimo*, alias el *Retiro*, navegaba en conserva. Como maestro de plata y de

²⁴AGS, SM, leg. 427, 128 y 123.

²⁵ *Ibidem*, 123; FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española desde*, p.425; IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., *Memorias de un mercader*, p. 182.

²⁶ REAL DÍAZ, J.J., *Las ferias de Jalapa*, p. 82. Fecha equivocada, sin duda.

²⁷ Doce, según Real Díaz.

²⁸ IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., "El Puerto su entorno y América", en *Actas del Congreso celebrado en 1992, El Puerto de Santa María*, p. 296; AGI, Contratación leg. 1351 a 1358.

permisión de la capitana figuraba don José Cadalso, que había presentado como fiadores a don Antonio Nabar, don Francisco Respaldizar, don José Antonio Tallapiedra, don Alonso García y don José Guisasola, todos con 5.000 ducados de plata para cubrir su fianza de 25.000 ducados, como ordenaba don Francisco de Varas y Valdés, presidente de la Casa de la Contratación e Intendente General²⁹. Al regreso de la expedición, el maestro disponía de cuatro meses para entregar al presidente y oidores de la Casa de la Contratación la certificación de la carga del tornaviaje y la entrega del material a sus dueños y consignatarios, informando de los derechos pagados.

La capitana, el navío *San Luis*, llevaba a bordo: 8 miembros del Estado Mayor, 10 oficiales mayores, 22 infantes de marina, 9 oficiales artilleros, 82 artilleros, 120 marineros, 134 grumetes, 24 pajes y 102 soldados de infantería. En total 511 hombres. El *San Antonio* llevaba 406 y la fragata *Santa Rosa* 312³⁰. El intendente de la capitana, Carlos Valenciano, fue redactando un informe de la navegación hasta Canarias, que entregaría a una tartana³¹ que acompañaba a la flota hasta esas islas para mantener informado a don José Patiño. El mercante *Matanzero* salió de Cádiz rezagado, al no poder hacer víveres a tiempo, y algo parecido le ocurrió al *Santo Espíritu*. La capitana los esperó fuera de la bahía durante media jornada, pero al no verlos salir siguió su derrota al sudoeste; era previsible que alcanzaran más tarde a la flota dado su lento andar. Otro mercante, el *Gran Poder de Dios*, informó días más tarde a la capitana que no pudo hacer todos los víveres necesarios³², que llevaba cuarenta y ocho pasajeros y solicitaba permiso para entrar en las islas Canarias para aprovisionarse. El general lo denegó por considerar que tuvo tiempo suficiente de aprovisionarse, y porque sospechaba una maniobra fraudulenta en la carga y descarga en las islas. Sugirió que repartiese los pasajeros entre varios buques, cosa que no hizo³³. En la fase inicial de la Carrera de Indias las flotas hacían escala en las Canarias para embarcar agua y alimentos frescos, pero, pasado un tiempo, la Casa de la Contratación, que disponía de escaso personal, decidió suprimir la escala para evitar fraudes.

El día 24 les alcanzó el *Santo Espíritu*, que “tenía mucha marcha”, pero seguían faltando *el Matanzero* y *el Lanfranco*. Tres días más tarde se levantó un temporal que puso a prueba las carenas realizadas en el arsenal de La Carraca. Desde ese día dejó de verse el *Nuestra Señora de Regla*, que se sospechaba había regresado a puerto por algún accidente. La capitana, que navegaba con el trinquete y la mesana, comenzó a hacer agua a primeros de diciembre, y los calafates tuvieron que buscar una solución de emergencia, que parecía daba resultado. La carena del *San Luis* se realizó en un corto espacio de tiempo, al ser designado con retardo para unirse a la flota, y ahora se veían los resultados. *El Retiro* también hacía agua pero se mantenía bajo control. Esta fase de la navegación era la peor para los tripulantes novatos, para los pasajeros y para los animales, que debían acomodarse a los movimientos del navío y permanecer durante varios días en un continuo mareo hasta que su organismo se aclimataba a la nueva situación.

²⁹ AGI, Contratación, leg. 2010.

³⁰ AGS, SM, leg. 427, 120.

³¹ Embarcación pequeña de vela latina y un solo palo.

³² Había dejado en tierra los carneros y las terneras.

³³ *Ibidem*, 131.

Tras el temporal, el día 5 de madrugada se vio tierra; la flota marchaba reagrupada con diez navíos y dos a la vista. Al anochecer, observaron a quince o dieciséis leguas las llamaradas del volcán de Lanzarote, que se encontraba activo³⁴.



Fig. 1. Derrota Cádiz - Canarias - Paralelo de 15° (Google Earth). Elaboración propia.

Finalmente, el 7 de diciembre, a la altura de Tenerife, el intendente del *San Luis* entregó su informe de la navegación a la tartana mencionada, que había sido costeada por el Consulado del comercio. Al *Matanzero* y al *Lanfranco* no se les veía desde hacía quince días, pero se suponía que habían hecho un rumbo más al sudeste y que se incorporarían más tarde³⁵. Al día siguiente dejaron por la popa las islas Canarias y se comenzó a navegar en demanda de la latitud de 15°, que era la ideal para encontrar los vientos alisios que los llevarían de empopada a través del *Golfo de las Damas*³⁶ con once navíos en conserva.

Una vez pasadas las islas, la mayoría de los pasajeros y tripulantes sin experiencia en la mar, comenzaban a recobrar su color natural de piel y a enderezar sus cuerpos después de pasar días tumbados, retorciéndose en cubierta. Entre los animales embarcados, las gallinas eran las que peor lo pasaban; de todas formas en escasos días se convertirían en comida de dieta para los enfermos. El día 10 se rompió el mastelero mayor del *Salvador*. El 13, el *Santa Rosa* disparó el cañón y puso bandera a proa indicando querer

³⁴ PALLARÉS PADILLA, Agustín, *Nuevas aportaciones al conocimiento de la erupción de Timanfaya, Lanzarote* (Academia de Ciencias e Ingenierías de Lanzarote, 2007). Efectivamente en 1730 entró en erupción el volcán Timanfaya y permaneció activo por un período de siete años. La lava sepultó once pueblos de la isla. Fue la mayor erupción volcánica de Las Canarias en su historia.

³⁵ AGS, SM, leg. 427, 133, 134, 135 y 136.

³⁶ Se llamaba Golfo de las Damas la porción de océano comprendida entre las Canarias y las Pequeñas Antillas, ya que los vientos alisios de levante facilitaban la navegación, e incluso las damas podían navegar sin problemas.

hablar con la capitana. Habían descubierto una vía de agua importante y solicitaban calafates que les ayudaran. Al no poder reparar navegando, el general les autorizó a que se adelantasen a la flota.

Pero los incidentes continuaban. El 17, el *Retiro* disparó su cañón e izó bandera para dirigirse a la capitana: llevaba diez muertos y enfermedades agudas, por lo que necesitaba médico y cirujano para reconocer la enfermedad, así como comida para enfermos y medicinas³⁷. Tras la visita del médico se le indicó el tratamiento al cirujano del *Retiro* y sólo se le suministraron medicinas al no tener suficiente comida de dieta.

La cirugía entonces era considerada como una disciplina menor y siempre supeditada a la medicina, que tenía carácter universitario. En 1703 los barberos eran excluidos de las dotaciones y sustituidos por cirujanos examinados, pero estos quedaban bajo la autoridad, primero de los capellanes y, a partir de 1735, de los escribanos. Sería solo en 1745 cuando Pedro Virgili crearía el Real Colegio de Cirugía de Cádiz para la Armada³⁸.

El 22 hubo nuevas señales del *Retiro*, que pasaba a informar que tenían cinco muertos más y que la epidemia continuaba. Al estar a medio camino de Puerto Rico, el general les ordenó que forzasen vela para este puerto y luego pasasen a la bahía de Ocóa en Santo Domingo. El general pensaba que con vientos del norte la aguada prevista en Puerto Rico podría ser peligrosa, mientras que en la bahía de Ocóa, en Santo Domingo, tendrían un mejor resguardo.

El 3 de enero se encontraban a 136 leguas de las islas de Barlovento³⁹. Durante la navegación, los pilotos controlaban el rumbo con la aguja magnética, con las observaciones del sol a mediodía y con la altura de la estrella polar al orto y ocaso (que era cuando solían disponer de un buen horizonte). Para obtener estas mediciones usaban el cuadrante, la ballestilla y el astrolabio, que les permitía saber la latitud en la que se encontraban. La longitud no era todavía posible calcularla, pues era preciso disponer de un cronómetro de precisión, todavía inexistente. Precisamente por esas fechas, el británico John Harrison estaba trabajando en un cronómetro fiable, que le permitiera ganar un suculento premio ofrecido por la Corona británica y que finalmente obtuvo⁴⁰.

Los pilotos indicaban el rumbo a seguir y, el contra maestre, siguiendo órdenes del capitán, maniobraba el aparejo ajustándolo al viento y al rumbo del navío. Dos días más tarde les dio alcance el *Lanfranco*, que informó que el *Gran Poder de Dios* permanecía en Tenerife cuando partió. Este navío parece que no actuó correctamente, pues al estar sobrecargado no tomó los víveres necesarios y tuvo a la tripulación a galleta diaria hasta Canarias, donde solicitó los víveres que no había tomado en Cádiz. Aquí parece clara la desobediencia de este buque, que deseaba entrar en las islas a toda costa. Algo similar parece que ocurrió con el *Matanzero*, que había salido rezagado. El motivo de no permitir la entrada en las islas era una medida antifraude, como ya se ha indicado. Además, quedaba perfectamente especificado en las instrucciones para la navegación.

³⁷ Normalmente, sólo los buques de guerra llevaban médico y cirujano.

³⁸ FRÍAS NUÑEZ, M. & HERNÁNDEZ VILLALBA, P., “La Sanidad y los espacios marítimos entre la Ilustración y la España liberal”, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Sílex, 2012, pp. 49-65.

³⁹ Esta situación se tomó tras comparar los cálculos de todos los pilotos. Posteriormente, se comprobó que era correcta.

⁴⁰ En el jurado que concedía el premio se encontraban Isaac Newton y Edmond Halley.

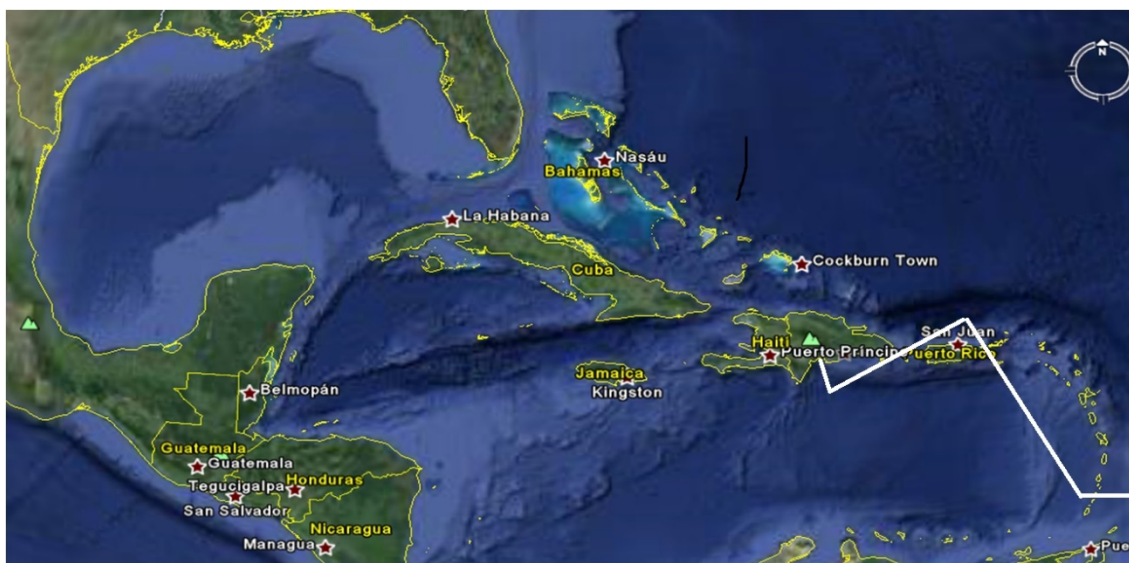


Fig. 2. Derrota practicada en aguas caribeñas (Google Earth). Elaboración propia.

El 7 se avistó la isla de San Martín, que se encontraba en la misma latitud de 15°, corrigiendo la derrota para recalar dos días más tarde en San Juan de Puerto Rico (en la costa septentrional de la isla), desde donde se arrumbó a la bahía de Ocoa en Santo Domingo, entrando el día 13 con once navíos, tras cincuenta y cuatro días de navegación. Como puede verse, el mando de la flota exigía una constante atención, ya que lo normal es que surgieran múltiples contratiempos que había que resolver en la medida de lo posible. La dispersión de la flota era frecuente incluso con buena mar, por lo que era extremadamente importante seguir las reglas de navegación suministradas por el general antes de la salida a la mar, como mantener las luces de navegación, guardar el puesto asignado en el convoy, etcétera.

La bahía de Ocoa, situada en la costa meridional de La Española, fue muy utilizada por Cristóbal Colón y Hernán Cortés. Era una inmensa bahía protegida de los vientos del norte, y muy visitada en el siglo XVIII por navíos mercantes y de guerra para hacer aguada y reparar jarcias y velas. Allí se trató de reparar los cascotes del *Santa Rosa* y el *Lanfranco* aprovechando que las aguas estaban tranquilas, aunque no sirvió para mucho. Al pasar por Puerto Rico se comprobó que *el Retiro* se encontraba ya fondeado en la bahía de la Aguada⁴¹. El 15 llegó a Ocoa y se montó una barraca en tierra para llevar a los enfermos y se aprovechó para regar los entrepuentes con vinagre a modo de desinfectante; de todas formas, la enfermedad había remitido claramente. Comentaba el general que la mejor medicina era el conocer que llegaban a puerto los primeros⁴².

La capitana mostró durante la navegación un balanceo exagerado. Según el contra maestre era debido a que en el arsenal de La Carraca “le habían quitado cinco pulgadas por banda que tenía de embono”; López Pintado pretendía reponérselo de nuevo en Veracruz, así como poner velas nuevas a la mayoría de los navíos. El general

⁴¹ AGS, SM, leg. 427, 140. El general envió una carta al gobernador de Puerto Rico anunciando su derrota a la bahía de Ocoa en Santo Domingo por necesitar reparar varios navíos y encontrarse protegida de los vientos del norte. Al mismo tiempo solicitaba bastimentos y víveres.

⁴² Entraron en San Juan de Puerto Rico para embarcar medicinas y víveres.

aprovechaba para quejarse de las carenas realizadas en dicho arsenal, que habían durado solamente ocho días en muchos navíos, cuando lo correcto hubiera sido dos meses.

Encontrándose fondeados el día 16, llegó una balandra de Puerto Rico que traía a bordo al obispo y gobernador de Campeche; pretendía navegar en conserva con la flota, ofreciéndose durante la navegación como patache⁴³. Portaba una carta del gobernador de Puerto Rico anunciando que se encontraban en el puerto de San Juan *el Matanzero* y la fragata *Nuestra Señora de Regla*. El primero había sufrido un duro temporal y había tenido que arrojar las mercancías más pesadas por la borda; ambos trataban de incorporarse a la flota lo antes posible. Los habitantes de San Juan estaban preparados con todo tipo de bastimentos para la flota y a buenos precios, pero cuando comprobaron que salvo el *Retiro* la flota seguía a Santo Domingo, “quedaron muy apesadumbrados”⁴⁴. Con este comentario se muestra la importancia que tenía para los puertos donde las flotas solían hacer escala la llegada de estos buques, que reactivaban su economía local aunque fuese puntualmente.

El 22 de enero se envió a Patiño un informe de la navegación desde Tenerife a Santo Domingo; a través del presidente de la isla se pasaría a la bahía de Guarico⁴⁵ para que un navío francés lo hiciese llegar a la Corte, ya que la parte occidental de la Española se había cedido a Francia con motivo de la paz de Ryswick en 1697. El general indicaba que Santo Domingo no tenía las ventajas de Puerto Rico para aprovisionar una flota en cuatro días, por lo que sugería que las próximas flotas hiciesen aguada y víveres en Puerto Rico. Además, la bahía de Ocóa era indefendible en caso de guerra. Al mismo tiempo, el general se quejaba de que las jarcias de los aparejos de los cuatro navíos del Rey “son deshechos de otros y todo está podrido, faltando a menudo los cabos. Parece que la jarcia es vieja y nuevamente acolchada por lo que se le pueden dar las gracias al asentista inglés que las suministró”. Para volver a España, López Pintado solicitaba que se le suministraran en La Habana calabrotos, guindalezas y jarcias de todas las menas. Finalizaba el informe indicando que al día siguiente saldría para Veracruz⁴⁶.

El 30 de enero el intendente de la capitana, Valenciano, que era el que firmaba los escritos dirigidos a Patiño en los que relataba las navegaciones, le indicaba por carta: que seis días antes habían salido de la bahía de Ocóa, que el 26 permanecieron casi todo el día frente a la isla Navata⁴⁷ por estar el viento en calma, y finalmente, que en esa fecha se encontraban a seis leguas de Cuba. Dada su proximidad a la isla destacó a la balandra que les acompañaba con cartas para el gobernador, solicitando noticias y comunicándole la situación de la flota para su informe a la Corona. Se habían quedado atrás el *Poder de Dios* en las Islas Canarias, el *Matanzero* y la fragata *Nuestra Señora de Regla* en Puerto Rico, y el *Salvador del Mundo* en Ocóa.

⁴³ AGS, SM, leg. 427, 143 y 148. Embarcación ligera.

⁴⁴ La flota en Ocóa tuvo muchas dificultades para aprovisionarse de víveres, sólo obtuvieron algunas reses.

⁴⁵ Donde el general había arribado cuatro años antes, tras sufrir un duro temporal.

⁴⁶ AGS, SM, leg. 427, 139.

⁴⁷ Situada entre Jamaica y Haití.

Finalmente, el 22, tras tres meses de travesía, aprovechando vientos favorables, entró la capitana en puerto acompañado del *Santo Espirito* y *la Ninfa*.

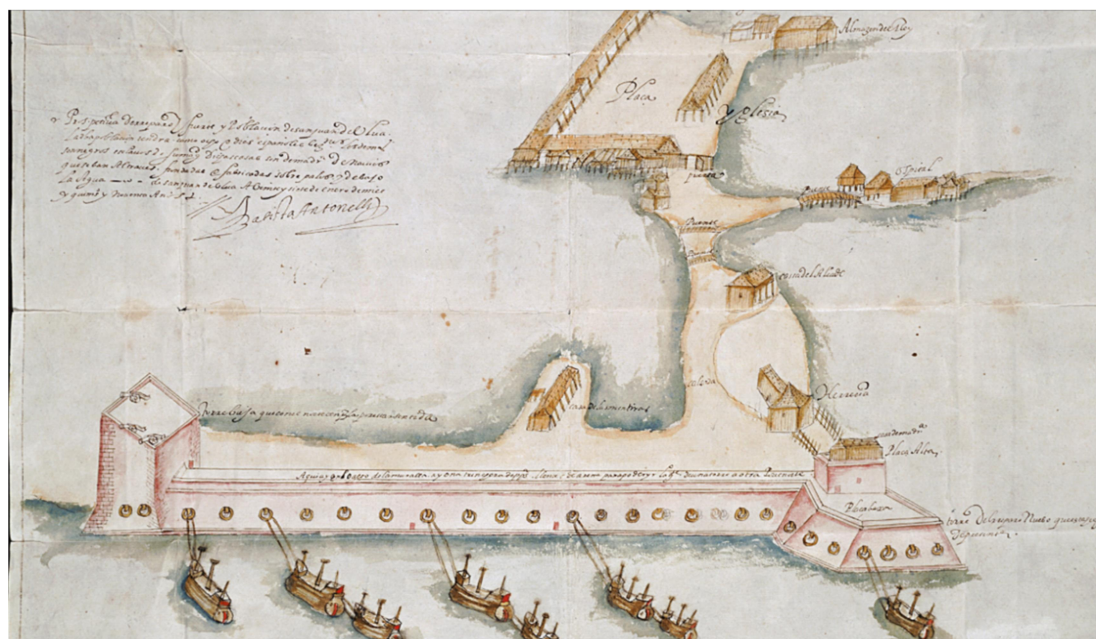


Fig. 4. Puerto de Veracruz. (Fuerte de San Juan de Ulúa) (AGI)⁵²

Conforme trataba de localizar la argolla de amarre pudo comprobar que varios navíos – el *Retiro*, *Murguía*, *la Paz*, *Burlando*, el de Sánchez de Sevilla y *el Salvador del Mundo*– ya se encontraban amarrados al castillo de San Juan de Ulúa, que era el puerto de Veracruz, si es que puede llamarse puerto a esta peculiar configuración, y que se encontraba situado en una isla fortificada frente a la ciudad. En la acuarela anterior se muestra el fuerte, pudiendo apreciarse el peculiar sistema de amarrado de los buques, que deben apoyarse en unas grandes argollas que sobresalen del lienzo de muralla. Veracruz había sido fundada por Hernán Cortés en 1519 al comienzo de su conquista de México.

Como se ha mostrado en la anterior narración, el que una flota numerosa llegara agrupada a puerto era una quimera, pues había mil factores que afectaban a la navegación y a la posibilidad de mantener las distancias, además del mal tiempo. La *Santa Rosa*, que había llegado el 18 con un norte fresco, fondeó, pero le garrearón sus dos anclas y acabó varando en un bajo desconocido. Se pudo rescatar su tripulación y la mayor parte de las mercancías, aunque dañadas por los cuatro días bajo el agua. El 23 de febrero, López Pintado se trasladó a bordo del *Santa Rosa*, ordenando abrir escotillas en la cubierta de artillería para facilitar la extracción de ropas y poder llegar a la cubierta baja, donde se encontraba el azogue. Al cabo de un mes de buceo se consiguió la recuperación total del mineral sin daño; sin embargo, no se puede decir lo mismo de muchas de las ropas, que habían permanecido cuatro semanas bajo el agua. El general culpaba al capitán del *Santa Rosa* de la varada por haber entrado con un viento

⁵² AGI, Mapas y Planos, México, leg. 36.

excesivamente fuerte. En esta fragata navegaba como teniente de navío el futuro capitán general de la Real Armada don Luis de Córdoba y Córdoba⁵³.

Al día siguiente, 24 de febrero, entraron *el San Antonio, el Matanzero y el Poder de Dios*, con la fortuna que dos horas más tarde saltó un norte muy duro que les hubiera impedido la entrada. Ante la presencia del fuerte viento, varios navíos como el *Lanfranco* y la fragata de *Cueto*, que no habían podido entrar, arrumbaron mar adentro. Por fin, los días 1 y 5 de marzo consiguieron entrar en puerto⁵⁴.

López Pintado había comunicado al secretario de estado Patiño, antes de su salida con la flota, que desde el equinoccio de septiembre hasta el mes de marzo los vientos del norte en el seno mexicano eran muy fuertes y dificultaban la entrada en Veracruz⁵⁵. Como ejemplo extraordinario de la dificultad de la entrada en puerto con vientos fuertes del norte, se recuerda la flota del general Chacón, que en 1720 llegó a las inmediaciones de Veracruz el 26 de octubre, y solo pudo desembarcar las mercancías que traía en enero⁵⁶.

Como se ha visto, desde el 18 de febrero hasta el 5 de marzo estuvieron arribando y “atracando” los navíos de la flota en San Juan de Ulúa⁵⁷. El puerto no era todo lo seguro que sería de desear y esta era una de las misiones de López Pintado, sugerir al virrey las obras que mejoraran la protección de los buques en caso de temporales y vientos del norte y del sudeste, que ya se habían discutido en la Corte con Patiño y el general Torres. Hasta finales de abril se había estado alijando mercancías, aunque durante los días de nortes fuertes se habían dificultado los trabajos. El 19 de mayo finalizó la descarga de los navíos sin que se hubiese observado que viniesen “ropas por alto”. Una vez desembarcada la carga, supervisada por uno de los diputados reales que venían a bordo, se enviaba a Jalapa, donde se esperaba una razonable feria a pesar de que acababa de llegar al puerto de Acapulco el Galeón de Manila con mucho material.

La carga que portaba la flota era como sigue: Frangotes 1.016, Tercios 22.814, Cajones arpillados 3.360, otros toscos 1.618, de libros 740, otros de medicinas, vidrios, azafrán, albayalde y reliquias. Aguardiente: 11.895 barriles y 32.070 botellas; vino: 8.250 barriles; hierro en planchuela: 27.677 quintales; papel: 85.863 resmas; aceite: 18.542 arrobas; cera: 23.183 arrobas...⁵⁸. A todo ello habría que añadir lo transportado por la capitana, almiranta y escoltas: azogues, bulas y papel sellado que eran monopolio de la Corona.

4. Feria de Jalapa

Pero la auténtica razón de ser de las flotas era realizar el gran encuentro comercial que en esta ocasión se celebraría en Jalapa. Las ferias en este lugar vivieron diferentes alternativas desde la primera en 1720, que fue un fracaso. Inicialmente, las ferias se celebraban en México, a donde se transportaban las mercancías embarcadas, pero los comerciantes andaluces se quejaron no solamente de la distancia a recorrer sino de

⁵³ Biblioteca Palacio Real, Ms 2509. Relación de méritos y servicios del teniente general don Manuel López Pintado.

⁵⁴ AGS, SM, leg. 427, 155 y 157. Más de una semana dando bordadas esperando el cambio del viento.

⁵⁵ *Ibidem*, 68.

⁵⁶ ALSEDO y HERRERA, D., *Descripción de los tiempos*, p. 40.

⁵⁷ AGS, SM, leg. 427, 22. Aquí se indica que la arribada a Veracruz se produce el 22 de marzo.

⁵⁸ *Ibidem*, 168 y 169.

encontrarse en territorio del consulado mexicano en inferioridad de condiciones. Además, trascendió la noticia de que la Corona pretendía que las flotas permanecieran en Veracruz solamente siete meses, y era evidente que los tres meses que les llevaba transportar las mercancías a México hacían imposible la venta y retorno en la misma flota a España. En consecuencia, propusieron un lugar intermedio que finalmente resultó ser Jalapa, a medio camino entre Veracruz y México, en un lugar de clima bonancible que no tenía nada que ver con la situación de Veracruz, rodeado de marismas en un ambiente de lo más insano. Parece ser que fue el entonces almirante Manuel López Pintado el que sugirió este lugar tras su navegación a Nueva España en 1715⁵⁹. El 20 de agosto de 1718 Felipe V firmaba la real cédula por la que se ordenaba que a partir de esa fecha las ferias se celebraran en Jalapa (a veintidós leguas de Veracruz) en lugar de en la ciudad de México.

El protagonismo de López Pintado en la fijación de Jalapa como el lugar donde se celebrarían las ferias queda patente en el contenido de la carta que el general envió a Patiño en diciembre de 1735, cuando navegaba en demanda de las Islas Canarias:

En el año 1726 entró V.E. en el manejo de la Secretaría del Despacho Universal de Indias con cuyo motivo me pareció propio de mi obligación hacer presente a V.E. (como lo hice), de los ningunos fundamentos que había habido para que se variase la primera disposición (celebrar en Jalapa las ferias de flotas) y V.E. con este aviso pidió de orden de SM informe al Consejo y que yo lo hiciese también y habiéndose ejecutado uno y otro recayó la Real Resolución para que se perpetuasen en Jalapa las ferias...⁶⁰.

Patiño estuvo permanentemente involucrado en las discusiones sobre el lugar de las ferias desde su llegada a la presidencia de la Casa de la Contratación en 1717 y, por tanto, presidió la primera reunión de comerciantes en 1718, donde se decidió proponer a la Corona la fijación de la feria en Jalapa. También había participado en la reunión de 1724, cuando se había reconsiderado el emplazamiento, que finalizó en un cambio a la villa de Orizaba, decretado por una real orden fechada el 14 de abril de 1725. Esta villa se encontraba en un importante cruce de caminos y en la principal ruta comercial entre la Ciudad de México y Veracruz. La distancia a la capital del virreinato era de 260 km y a la ciudad de Veracruz de 139 km⁶¹. Su clima, parecido al de Jalapa, era mucho mejor que el de Veracruz y la capital.

Cuando Patiño alcanzó el cargo de Secretario de Marina e Indias en 1726, este era un tema que conocía perfectamente y al que le prestaba una atención destacada. Entonces solicitó del Consulado gaditano su parecer sobre la conveniencia de continuar con Orizaba como lugar donde celebrar las ferias, o si sería más aconsejable otro lugar alternativo. El Consulado tras un tiempo de análisis⁶² determinó que sería conveniente un nuevo cambio a Jalapa. El razonamiento utilizado se basaba en que la citada villa había mejorado enormemente uno de sus antiguos problemas: la escasez de almacenes donde depositar las mercancías. Además, el transporte a Jalapa era más fácil que a Orizaba, ya que había que cruzar menos arroyos. Con estos razonamientos y el apoyo de

⁵⁹ REAL DÍAZ, J.J., *Las ferias de Jalapa*, p. 75.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 53.; AGI, México, leg. 2977.

⁶¹ Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México. Estado de Veracruz.

⁶² En mayo de 1727.

don Francisco de Varas, presidente de la Casa de la Contratación, la Corona accedía al cambio por real orden del 2 de abril de 1728.

La llegada a puerto era celebrada con alegría después de tantos días de mar. Las autoridades locales subían a bordo para cumplimentar a los mandos de la flota, así como los oficiales reales que, tras recibir los listados de carga, procedían a comprobar que todo estaba perfectamente reflejado. El fraude fue uno de los eternos problemas de la Corona, que veía cómo se evitaba el pago de parte de lo transportado por medio de mil subterfugios. Para combatir este comercio ilegal, la Corona, cuando era consciente de lo que se le habría defraudado, aplicaba una multa, el llamado *indulto*, que compensaba parcialmente lo evadido. La llegada de las flotas requería la contribución de una buena parte de la población para los trabajos de descarga de mercancías así como para el embarque de alimentos. Durante la invernada los buques sufrían carenas y mantenimientos que los preparaban para el tornaviaje.

Al llegar los navíos a puerto, el virrey, arzobispo Vizarrón, publicó un bando dando a conocer la reglamentación de la feria, que básicamente era la misma que había regido en las dos últimas de 1729 y 1732⁶³. Al mismo tiempo, comenzó el desembarco de las mercancías y el envío de las mismas a Jalapa, tal como había establecido la Corona y como ya se ha comentado. Según la citada reglamentación, los flotistas y mercaderes mexicanos podían organizar las compraventas desde el primer momento, pero el material debería permanecer en Jalapa hasta el final de la feria. Tal como estaba regulado, uno de los diputados reales de la flota salió para México para acordar los precios de la feria con los mexicanos; otro partió para Jalapa con las primeras recuas y el tercero permaneció en Veracruz para controlar el desembarco de las mercancías.

Los mexicanos no mostraron un gran interés inicial por dos motivos: el mercado estaba bien abastecido, y la prueba era que seguían en plaza los mercaderes que habían arribado en la flota de 1732, tratando de vender sus productos; el otro aspecto importante que condicionaría la feria era la llegada del Navío de permiso británico, al que se esperaba. Este buque, de acuerdo con el Tratado de Utrecht, podía acudir a cada feria con 600 toneladas de mercancías libres de impuestos, lo que suponía un serio contratiempo para los mercaderes de la flota, que veían cómo primero se venderían los productos británicos, mucho más baratos.

Patiño había enviado una cédula a Londres autorizando la presencia del buque, que sería el *Princess of Orange*, pero lo que no se sabía en México eran las dificultades de la Compañía del Mar del Sur, propietaria del navío, con sus accionistas, que se encontraban muy disgustados con los resultados obtenidos hasta entonces. Muchos de sus integrantes estaban dispuestos a aceptar las condiciones económicas ofrecidas por el gobierno español si se acordaba la finalización del Asiento, que teóricamente duraría hasta 1744⁶⁴. Patiño y el embajador inglés Keene habían llegado a un acuerdo, que consistía en compensar a la Compañía con el dos por ciento de las ganancias de las flotas y galeones; y ahora se planteaba algo parecido. Los directores de la Compañía estaban en contra del pacto alcanzado y, con ayuda de varios ministros, consiguieron rechazarlo. Sin embargo, tanto los directores como los accionistas no estaban dispuestos a enviar el buque, dada la situación inestable entre España y Portugal, que presagiaba

⁶³ AGI, México, leg. 2977.

⁶⁴ McLACHLAN, J. O., *Trade and Peace*, pp. 123-126.

una guerra. En caso de conflicto bélico, Inglaterra apoyaría a Portugal, como siempre. En paralelo con todo ello, Tomás Geraldino, que era el diplomático español destacado en Londres, trataba de persuadir a los ingleses de firmar el acuerdo económico mencionado⁶⁵. En esta ocasión consiguió retrasar la partida del navío al hacer ver que el Asiento no permitía el envío de mercancías extranjeras. Finalmente, el buque no utilizó su cédula y permaneció en puerto. En Nueva España, para alivio de los flotistas, nunca más volvería a verse al Navío de permiso⁶⁶.

Mientras discurría la feria, López Pintado se dedicó a inspeccionar las instalaciones portuarias de Veracruz que el Rey deseaba mejorar. La realidad era que el puerto, como ya se ha dicho, no era seguro con ciertos vientos y su entrada nada fácil. La prueba era el reciente naufragio de la fragata *Santa Rosa* cuando pretendía fondear, y la dificultad para la entrada de buques con vientos fuertes del norte, que eran predominantes en varias épocas del año. Tras varias reuniones con ingenieros, oficiales y técnicos se elaboró un proyecto de reforma que abordaba la ampliación del puerto y una mejora en el resguardo a los vientos del sudeste, que era otra de las amenazas. El citado plan se envió a la Corona para aprobación el 13 de septiembre de 1736, siendo aceptado por el Rey.

Otro de los cometidos que traía López Pintado era cobrar varias deudas a favor de la Corona y, al mismo tiempo, adquirir algunos productos mexicanos. El 10 de junio el teniente general envió a España dos navíos,⁶⁷ el *Retiro* y el *Lanfranco*, con plata y frutos de la tierra, además del dinero recuperado de lo que se debía a la Corona por valor de tres millones y medio de pesos. Cinco días más tarde se publicó la salida de la flota que debía realizarse el 15 de octubre. Se decía por entonces que había en México preparados doce millones de pesos para comprar en Jalapa todo lo que allí se encontraba. De ser cierto, comentaba el general, no habría problemas para salir en octubre⁶⁸.

Después de tres meses de espera la feria no había comenzado y López Pintado temía que se reprodujera el retardo vivido en Portobelo en su anterior expedición. El motivo aparente era la falta de atractivo de los compradores ante las medidas adoptadas por la Corona, que impedían el mover la mercancía de Jalapa hasta el fin de la feria. Además, esperaban la llegada del Navío de permiso para conseguir compras a mejores precios. En junio el general, que se encontraba en contacto permanente con el virrey, arzobispo Vizarrón⁶⁹, le convenció para activar las compraventas enmendando la orden real y modificando la reglamentación del anterior virrey Casafuerte, que impedía se movieran las mercancías de Jalapa mientras durase la feria. De inmediato, modestos comerciantes de provincias acudieron a tomar pequeñas cantidades, que luego revendían por todo el país. Ante esta nueva situación, los grandes hombres de negocios mexicanos, preocupados por el desarrollo de los acontecimientos, comenzaron a comprar; la situación dio un vuelco completo y los flotistas se resarcieron, hasta cierto punto, del período inicial de espera.

⁶⁵ Por orden de Patiño.

⁶⁶ WALKER, G. J., *Política española y comercio*, p. 248.

⁶⁷ BL, Add. MS 20926, p. 12.

⁶⁸ AGS, SM, leg. 427, 170.

⁶⁹ Además de virrey y arzobispo, Vizarrón fue marino. Ingresó en la Armada a los 20 años embarcando en el galeón *Nuestra Señora del Rosario*. Al desembarcar se hizo sacerdote. Fue arcediano de la catedral sevillana. En 1730 fue nombrado arzobispo de México y cuatro años después, virrey de Nueva España. *Revista General de Marina*, Octubre 2009, p. 477.

Cuando se aseguraron los mercaderes andaluces de la ausencia del Navío de permiso elevaron los precios alrededor del veinte por ciento, con lo que la feria sufrió un nuevo parón. López Pintado percibió que no iba a ser fácil la venta total del material transportado y, de acuerdo con los comerciantes de su flota, pero dejando ahora al margen al virrey y al Consulado de México, inventó una estratagema para dar salida a sus productos. La trama consistía en convencer a pequeños comerciantes de Nueva España para que, actuando como agentes encubiertos de los flotistas, comprasen ficticiamente sus mercancías para luego revenderlas por todo el país. Una vez colocadas, los comerciantes andaluces recibían el producto de sus ventas, aunque sin la comisión de los agentes involucrados⁷⁰. De esta forma, se desvirtuaba la disposición del virrey Casafuerte de impedir que los mercaderes andaluces pudiesen vender libremente por los mercados interiores del virreinato. En cuatro meses el plan se llevó a cabo con un éxito tal que se cargó en la flota, entre plata y frutos, dieciséis millones de pesos, en lugar de los cuatro que tendría si hubiera partido cuando lo indicaba el virrey⁷¹. No hay duda que la mente innovadora y la experiencia comercial del general López Pintado rendían excelentes frutos a la Corona. La siguiente flota arribaría solamente veinte años más tarde, y para evitar el fracaso de la feria se repitió la estratagema seguida por López Pintado en 1736.

5. Conclusión

Las incidencias en la navegación de la flota que partiendo de Cádiz se dirigía a Veracruz, muestran de forma fehaciente la dureza de estas expediciones y los sinsabores del mando para llevar a la flota al puerto de destino a salvo de percances en los vasos y en la carga. Eran frecuentes las vías de agua en cuanto la mar se encolerizaba y se ponían a prueba las carenas realizadas. Las enfermedades y pestes no era raras ante la falta de higiene a bordo, la escasez de vestuario en la tripulación donde era frecuente la ausencia de mudas⁷², la caducidad de algunos alimentos motivada por los continuos retrasos en la salida, la suciedad provocada por los animales que se habían embarcado, bien para consumo propio o para su traslado al Nuevo Mundo. La indisciplina de algunos mercantes era otro contratiempo que se le presentaba al mando y que ha quedado de manifiesto con varios ejemplos durante la narración. No sería la primera vez que el general se quejaba a la Corona de casos parecidos. Para compensar la típica soledad del mando era costumbre que el general se acompañara en la travesía con familiares y amigos, que controlaban sus mercancías y que con mucha frecuencia acababan engrosando las filas de la Armada.

Esta sería la última flota a Nueva España de la primera mitad de siglo debido a la Guerra del Asiento que estallaría en 1739. A partir de esta fecha, los galeones que habían navegado a Tierra Firme desde el siglo XVI dejarían paso a navíos de registro⁷³, que mostrarían su eficacia durante la segunda mitad de siglo y su flexibilidad para llegar a puertos hasta entonces no bien abastecidos. Las flotas a Nueva España continuaron a partir de 1757 hasta 1776, pero compartiendo su transporte con los navíos de registro que se acabarán imponiendo. Ya estaba en puertas el comercio libre que se inició en

⁷⁰ AGI, México, leg. 2977.

⁷¹ *Ibidem*. En agosto el virrey Vizarrón informa al secretario de estado Torrenueva de la inexplicable y afortunada finalización de la feria.

⁷² Todavía no se había reglamentado una uniformidad a bordo.

⁷³ Buques que navegaban de forma independiente.

1765 con la autorización para comerciar desde nueve puertos españoles con las islas de Barlovento, y que culminó con el decreto de 1778 en el que se expandía el libre comercio a la casi totalidad de los dominios ultramarinos.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

ALSEDO Y HERRERA, Dionisio, *Descripción de los tiempos de España*, Introducción, edición y notas, José María Sánchez Molledo, Madrid, Polifemo, 2005.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973.

FRÍAS NUÑEZ, M., & HERNÁNDEZ VILLALBA P., “La Sanidad y los espacios marítimos entre la Ilustración y la España liberal”, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Sílex, 2012.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos del CSIC, 1976.

GARCÍA FUENTES Lutgardo, *Las exportaciones de productos agrarios de Sevilla en las flotas de Nueva España, en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1985.

HEREDIA HERRERA, Antonia, *Sevilla y los hombres del comercio (1700-1800)*, Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1989.

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, “El Puerto de Santa María y el comercio con América: siglos XVII-XVIII”, *El Puerto, su entorno y América, Actas del Congreso celebrado en 1992*, El Puerto de Santa María, 1993, pp. 321-338.

_____, *Memorias de un mercader a Indias*. Imágenes de España y América en el siglo XVIII, El Puerto de Santa María, Concejalía de Cultura, 2004.

MARTINEZ, José Luis, *Pasajeros de Indias (Viajes transatlánticos en el siglo XVI)*, Madrid, Alianza, 1984.

McLACHLAN, J. O., *Trade and Peace with old Spain: 1667-1750* [1940], New York, 1974.

OCHOA Eugenio de (Ed.), Carta de Eugenio de Salazar “La mar descrita por los mareados”, en *Epistolario Español. Colección de cartas de españoles antiguos y modernos*, Madrid, Rivadeneyra, 1926.

REAL DÍAZ, José Joaquín, *Las ferias de Jalapa*, Sevilla, EEHA, 1959.

SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R., *El comercio agrícola de la Baja Andalucía con América en el siglo XVIII*, El Puerto de Santa María, 2000.

TAPIAS HERRERO, Enrique, *El almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la Carrera de Indias*, Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2017.

WALKER, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979.