

NAVÍO NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE (1702)

🕒 6 octubre, 2022 📍 Armada, Buques

Por **Santiago Gómez Cañas**

Autor del libro: «Historiales de los navíos de línea españoles, 1700-1850»

Esta entrada pertenece a la sección:

Historiales de los navíos de línea españoles (XVIII-XIX)

Índice [Ocultar índice]

Historial del navío Navío Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio

Construcción

Primeras navegaciones

Al servicio de la Corona

Su primera campaña bélica

Regreso a las flotas de Indias

Guerra de la Cuádruple Alianza

Combate de San Vicente

Regreso a las flotas de Indias

Nafragio

Dimensiones

Artillado

Bibliografía

Fuentes documentales

Historial del navío *Navío Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio*



Mercante armado,
navío de menos
de 50 cañones
o fragata
de 2 cubiertas

Navío de 50/60 cañones

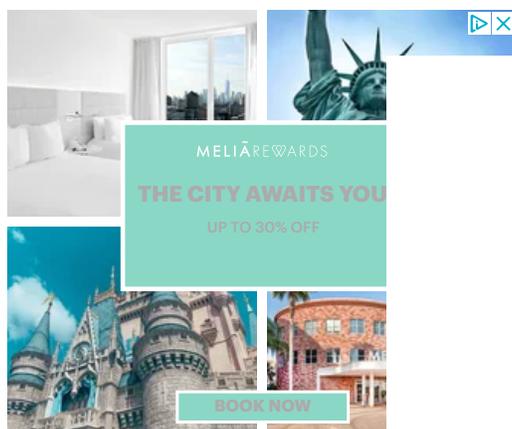
Navío o fragata de dos cubiertas construido en Campeche a comienzos del XVIII para servir de Capitana de la Armada de Barlovento en el Caribe. La falta de unidades de las diferentes Armadas españolas, obliga a la Corona española a emplearlo en numerosos servicios, ya sea en América o en Europa.

Realiza varios viajes de ida y vuelta a América, burlando los bloqueos del enemigo y trayendo importantes cantidades de plata, vitales para el mantenimiento de la guerra de Sucesión española. Fue, sin lugar a dudas, en mejor buque de la Armada de la época.

Construcción

El 30 de enero de 1699 ordenó la Junta General de Armadas fabricar en el astillero de Campeche dos buques para la Armada de Barlovento, de 55 y de 45 codos de quilla, que servirían de capitana y almiranta.

La almiranta, que sería el navío llamado **Nuestra Señora de Atocha y San Francisco**, resultó ser defectuoso en su construcción y no fue aceptada para servir en la Armada de Barlovento, siendo vendido en pública subasta.



El precio de la construcción de la capitana se fijó en 100.000 pesos, siendo puesta su quilla el 25 de enero de 1702. Su nombre completo era **Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio**.

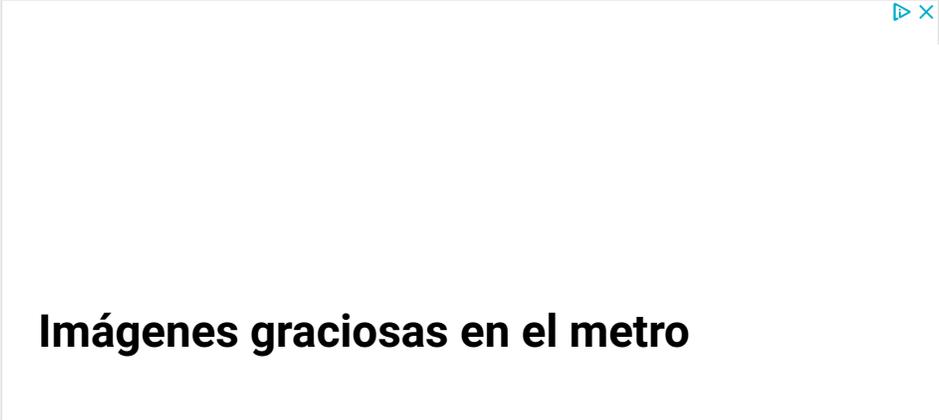
José Sarmiento de Valladares, conde de Moztezuma, virrey de Nueva España, encarga su construcción al maestro mayor de ribera capitán Luis Zenteno y a Sebastián de Idiaquez y Zabalza, como fiador.

Entradas relacionadas:



Por fallecimiento de ambos, se encarga de los trabajos el maestro carpintero de ribera Francisco de los Reyes y José Fernández Estenos, siguiendo las recomendaciones y planos de Francisco Garrote. Pero Luis Zenteno diseña el buque con unas medidas diferentes, que fueron respetadas desde Madrid, lo que resultó providencial, al convertirse en el mejor buque de la época.

Sin duda, las maderas empleadas en el astillero de Campeche tuvieron mucho que ver en las excelencias del navío, sobre todo el jabón, árbol originario de la región de Campeche, que destaca por su dureza y solidez, además del cedro, usado en las arboladuras y vergas.



Imágenes graciosas en el metro

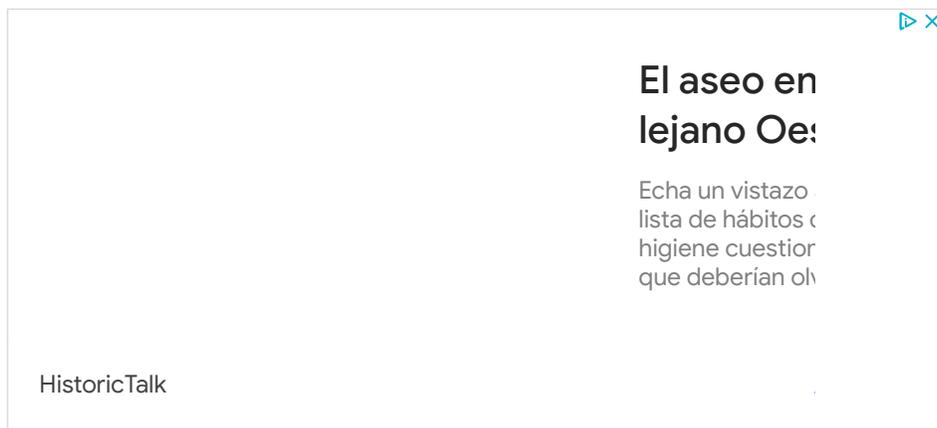
En abril de 1703 llega a Veracruz desde Campeche. Reconocido y aceptado por el capitán Antonio de Ibarra, a pesar de que sus medidas no correspondían a las pactadas en el contrato, se incorpora a la Armada de Barlovento, en ceremonia a la que asiste el capitán general de la Armada Andrés Matías de Pes, los almirantes Antonio Landeche y José de Llanes, quedando a las órdenes del general Matías de Pes.

Fragata de primer orden de 40 cañones y dos cubiertas. Fábrica de baxeles, 1691. «Las fragatas de vela de la Armada española 1600-1850», Enrique García-Torralba Pérez.

Primeras navegaciones

Su primera salida fue para proteger a los navíos de azogue del almirante Francisco Antonio Garrote, que había llegado a Veracruz con la capitana **Nª Sª de Begoña** y la almiranta, el patache **Nª Sª del Rosario**, además de cinco mercantes.

La capitana de Barlovento zarpa de Veracruz el 11 de diciembre de 1703, o primeros de enero de 1704, según las fuentes, con otros tres buques, la almiranta **Stma Trinidad y Nª Sª de Atocha**, la fragata que hacía de gobierno **Nª Sª del Rosario y Santiago Apóstol** y un patache.



Un temporal dispersa la flota de Garrote y a la Armada de Barlovento, obligando a los buques de Andrés de Pes a refugiarse en la costa de Campeche, donde es reparado el navío **Guadalupe** y la almiranta. Vuelven a salir rumbo a la Habana, pero a su llegada a puerto el 2 de abril, los buques de Garrote ya habían zarpado.

Andrés de Pes habilita como puede en el puerto cubano a sus cuatro buques para continuar con su comisión, el reparto de los caudales del situado a las islas de Barlovento, pero solo puede zarpar con la capitana y la fragata gobierno **N^a S^a del Rosario**, dejando en puerto a la almiranta y al patache, que había salido con la Armada, pero tuvo que entrar en Matanzas al hacer mucha agua.

El 2 de julio de 1704 recalán en el castillo de Araya y continúan la navegación hasta San Juan de Puerto Rico. Desembarcados los caudales, y ya de regreso a Veracruz, tras recalar en el puerto de Guarico, entran en la Habana el 12 de agosto, donde recogen a la almiranta y al patache, entrando las cuatro naves en el puerto mejicano en el mes de septiembre de 1704.

Al servicio de la Corona

La falta de caudales de la Corona española obliga al virrey de Nueva España, duque de Alburquerque, a desprenderse del mejor buque de la Armada de Barlovento.

Un millón de pesos fuertes, tan necesarios para continuar la guerra de Sucesión, se embarcan en Veracruz en el navío **Guadalupe**, zarpando el 11 de noviembre de 1704 a cargo de Andrés de Arriola. Llega a Cádiz el 5 de febrero de 1705 en conserva de un mercante, propiedad de Diego Sánchez.

La importancia de este navío se ve reflejada cuando se prepara en Cádiz la salida de la flota de Nueva España de 1706, al ser destinado a servir de escolta, como nave almiranta. Esta flota, destinada a Veracruz, sale de Cádiz el 10 de marzo, al mando del general Diego Fernández de Santillán, a bordo de la capitana **N^a S^a de Begoña**.

Completa la escolta de los trece mercantes el mercante armado **S^a Cristo de S. Román**, que hace de nave gobierno. Llevan a bordo 2.674,85 toneladas de mercancías y 10.000 quintales de azogue. Después de hacer escala en Puerto Rico, llega la flota a Veracruz el 29 de mayo de 1706.

Una vez más, la falta de buques de guerra capaces de cruzar el Atlántico con seguridad, obliga al virrey, duque de Alburquerque, a ceder la capitana. Embarca otro millón de pesos a bordo y sale de Veracruz el 28 de diciembre de 1706, en esta ocasión al mando del mismo general de la Armada Andrés de Pes, y la conserva de varias fragatas mercantes.

Llegan a la Habana el 13 de enero de 1707, aprovechando una relajación en la actividad naval enemiga. Para evitar a las escuadras enemigas, no se dirige a puerto español, entra en el puerto francés de Brest el 27 de febrero con el patache **Nuestra Señora de los Reyes y San Jorge**, mandado por el capitán y dueño Diego Sánchez. La travesía fue realizada en solo 34 días.

Sustituido el patache por una fragata francesa comprada, son escoltados hasta Cádiz por dos buques de

guerra franceses, los navíos de 60 cañones **Apollon** y **Triton** al mando de los capitanes Doroigne y Dudresner, fondeando en la bahía gaditana el 22 de septiembre de 1707.

Allí se estaba organizando la salida de una nueva flota a Veracruz para la primavera del año siguiente, compuesta por dieciocho buques mercantes, cuatro navíos, dos de ellos franceses, doce fragatas, dos de ellas franceses, un bergantín y una gabarra. La escolta queda formada por el navío **Guadalupe**, al mando de Andrés de Arriola, los dos navíos franceses y un pequeño buque de aviso.

La flota de Nueva España sale de Cádiz el 22 de mayo de 1708, al mando del almirante general Andrés de Pes, título concedido el 1º de octubre de 1707 por sus muchos y buenos servicios.

Con la flota salen de Cádiz dos tartanas, llamadas **Sutila** y **Santiago**, mandadas por Juan Bautista Iriarte y Juan de España. Hasta las islas Canarias reciben la escolta adicional de dos fragatas y cinco navíos franceses.

Ante el deterioro de las relaciones hispano-francesas, esta escolta francesa fue de las últimas que prestaron carísimos servicios a los intereses españoles.

Después de una escala en Puerto Rico, entre el 29 de junio y el 4 de julio, para hacer aguada y embarcar víveres, a primeros de julio pasan por el puerto de Guarico y de allí a la Habana, donde dejaron pliegos para el gobernador.

Llegan a Veracruz el 3 de agosto después de capturar el 20 de julio, sobre el cabo de San Antonio, a seis de las doce naves de un convoy británico, el cual habían salido de Jamaica y volvían a Inglaterra sin escolta, cargados de azúcar y palos de tinte. Eran las fragatas **Anna**, **Milla**, **Dragon**, **Galere**, **El Sefo de Inglaterra** y **El Cristo**, además del bergantín **La Ana Inglesa**.

Después de haber sido carenado en Veracruz, en febrero de 1709 estaba ya listo para salir de nuevo al

mando de Arriola, pero su salida se demora en espera de una escuadra francesa que debía dar escolta a la flota, pues habían llegado noticias de movimientos navales enemigos para capturarla.

Pero a finales de mayo los buques franceses no habían salido todavía de Francia, obligando a los buques de la flota a descargar los caudales y mercancías.

Los buques y los hombres languidecían en puerto sin ningún provecho, y con alto coste para la Hacienda, por lo que se toma de decisión de hacer salir la flota, con la única protección de los dos navíos franceses y la capitana **Guadalupe**. Así se hizo entre el 15 y el 20 de noviembre de 1709.

Hacen escala en la Habana, de donde vuelven a hacerse a la vela el 20 de enero, llegando a Cádiz el 2 de marzo de 1710 (a Pasajes, según Fernández Duro, tomo VI, página 91). Uno de los mercantes llega retrasado el 7 de marzo, mientras que una de las fragatas queda en la Habana. Trajeron a bordo entre 6 y 11 millones de pesos, de los que 750.000 a un millón y medio eran de S. M.

Una vez carenado y alistado de nuevo, desciende a la bahía de Cádiz el 18 de julio para embarcar mercancías. El gobernador ordena que no salga ningún barco del puerto hasta la salida del navío **Guadalupe** para no alertar a los enemigos.

El nuevo virrey de Nueva España, Fernando de Alencastre (Lancaster) Noroña y Silva, duque de Linares y marqués de Valdefuentes, embarca en el navío el 27 de julio.

Zarpa de Cádiz rumbo a Veracruz el 6 de agosto de 1710 al mando del general Andrés de Arriola, con la fragata de Diego Sánchez llamada **Nuestra Señora de los Reyes y San Jorge**, que hacía de patache, y una tartana francesa que los acompaña hasta las islas Canarias. Llega a Veracruz el 12 de octubre de 1710, donde desembarca 2.000 quintales de azogue y otras mercancías.

Al llegar a Veracruz, se encontraba en puerto el capitán Manuel López Pintado, que había llegado el 28 de julio de 1710 con dos buques de azogue, el navío **N^a S^a de Begoña** y el patache **N^a S^a del Mar**, los cuales fueron dados por inservibles.

El nuevo virrey duque de Linares decide embarcar en el navío **Guadalupe** los caudales de la Real Hacienda y de particulares que debía haber llevado a Cádiz el capitán López Pintado. Inicia un nuevo regreso a Cádiz el 27 de enero de 1711, llevando a bordo 1.180.776 pesos escudos de plata y 7 tomines en reales y barras de plata y al mando de Andrés de Arriola.

A una legua del puerto se levanta un fuerte viento del norte obligando a la capitana **Guadalupe** a regresar a Veracruz. Zarpa de nuevo el día 29, dos días después, con viento del sudeste.

Después de una escala de ocho días en la Habana, zarpa con cuatro mercantes que le acompañaban desde Veracruz y llega a Cádiz el 31 de marzo con uno de ellos, después de burlar el acoso y vigilancia de los buques británicos y holandeses de la escuadra del almirante John Jennings y soportar un fuerte temporal en el Canal de Bahama.

Durante los días siguientes entran en Cádiz los buques de los que se había separado, el 1º de abril la fragata de Diego Sánchez con otro mercante, y el 4 de abril un bergantín cargado de tabaco.

Un mes después de su llegada a Cádiz, al general Andrés Arriola se le comunica que se le había concedido el mando de la siguiente flota a Nueva España, y que debía zarpar en el verano de 1711.

La flota sale de Cádiz el 3 de agosto de 1711 rumbo a Veracruz. Estaba compuesta por ocho mercantes (cuatro navíos, tres fragatas y una urca), y la única escolta de la capitana **Guadalupe**. Llevaban 1.600 toneladas de mercancías y 4.000 quintales de azogue (2.500 a bordo de la capitana).

El 8 de septiembre llegaron a Puerto Rico para recoger víveres y agua. Zarpan el día 11, bordean la costa norte de Santo Domingo y llegan a Veracruz el 5 de octubre.

Después de tantas travesías y navegaciones, se tuvo que quedar en puerto para ser carenado con mayor profundidad, por lo que no pudo partir de Veracruz con la flota para escoltarla hasta la Habana, siendo sustituido por la almiranta de Barlovento **Stma Trinidad y Nª Sª de Atocha**, al mando del almirante Diego de Alarcón y Ocaña.

Esta almiranta naufraga el 15 de diciembre de 1711 en la costa norte de Cuba. A pesar de la desgracia de la pérdida de varias naves y muchos tripulantes, la mayor parte de los caudales son recuperados.

Una vez carenado y alistado de nuevo, el navío **Nª Sª de Guadalupe** zarpa de Veracruz el 19 de enero de 1713 al mando del teniente general Pedro de Ribera, que sustituye a Arriola por defunción, mientras Alarcón y Ocaña, era investigado por la pérdida de la almiranta de Barlovento.

Sale con la fragata francesa **Águila**, decomisada en Veracruz, mandada por el cabo Bartolomé de Requena. Había sido detenida en Veracruz por comercio ilegal. Llega a Cádiz el 30 de marzo de 1713, después de la siempre programada escala en la Habana, con cuatro de los mercantes, las fragatas de Diego Sánchez,

Aristeguieta y Sangronis y un mercante de la Habana cargado de tabaco.

Otros cuatro buques se separan en el Canal de Bahama, llegando a Cádiz, La Coruña y Faro (Portugal) en diferentes días.

Popa de una fragata de primer orden de 40 cañones y dos cubiertas.

Su primera campaña bélica

El navío **N^a S^a de Guadalupe y S. Antonio**, capitana de la Armada de Barlovento, seguía siendo el único navío de línea propiedad de la Corona.

El resto de buques se había perdido por naufragio, dados de baja o perdidos en combate con el enemigo.

Para paliar esta deficiencia, el secretario del Consejo de Indias, y futuro secretario de Marina e Indias,

Bernardo Tinajero de la Escalera, con el apoyo del primer ministro conde Bergeyck, propone en 1712 al rey Felipe V la construcción en la Habana de 10 navíos de 60 cañones y 800 toneladas con los diseños de Antonio Gaztañeta.

La Habana carecía de palos de arbolar, jarcias, lonas, hierro y artillería, además del personal especializado para la construcción de los navíos. Fue necesario realizar un asiento para el suministro del material, el personal y su transporte hasta la Habana.

El asiento fue concedido al recién nombrado almirante Manuel López Pintado, firmado por este y Secretario de Estado José Grimaldo el 11 de noviembre de 1712. En el citado asiento constaba la compra de tres buques para el transporte de los pertrechos y personal.

El primero de estos buques debía ser de 52 a 54 cañones, el segundo fue la fragata **Sacra Familia**, de 24 cañones, propiedad de López Pintado, ascendiendo su compra a 15.418 pesos ducados, que acababa de llegar de Veracruz y se encontraba en Galicia al mando del capitán Nicolás Solano, cuñado de López Pintado, y el tercer buque era el pingüe **N^a S^a del Mar**, de 40 cañones y 500 toneladas de arqueo, capaz de embarcar palos de 55 a 60 codos.

Su compra ascendió a 16.759 pesos, incluyendo su carena, pertrechos y manutención de la tripulación. Una vez concluido el transporte, los tres buques quedarían incorporados a la Armada de Barlovento. Debían salir de Cádiz antes del mes de marzo de 1713, navegarían como buques de guerra y López Pintado nombraría a los capitanes.

El 16 de julio se publica la orden de salida de los buques de López Pintado, que era el general, y Pedro de Rivera, almirante. A finales de julio finaliza la carena del navío **Guadalupe** y otros dos buques, que debían ser cargados con azogues, bulas, papel sellado y pertrechos.

Mientras se preparaba dicha expedición, la guerra con Gran Bretaña había finalizado con la paz firmada en julio de 1713, pero Barcelona seguía en poder de los partidarios de la casa de Austria. Debido a la falta de buques para bloquear el puerto de Barcelona y sus costas, el rey Felipe V solicita a López Pintado el 26 de agosto de 1713 que pusiera sus buques a disposición de la campaña, con la esperanza de que otros armadores siguieran su ejemplo.

López Pintado responde positivamente a la llamada del rey, comenzando la carena de los buques en Cádiz, siendo después armados y pertrechados.

A comienzos del mes de octubre se comienza a cargar los buques con cañones, municiones y todo tipo de pertrechos de guerra. El 5 de octubre llegan órdenes de Madrid al intendente de Cádiz Francisco de Varas y Valdés para que acelerase los preparativos de la escuadra y se diese su mando a Manuel López Pintado.

La escuadra de 10 buques, de diferentes armadores, al mando del almirante López Pintado, sale de Cádiz entre el 10 y el 13 de noviembre de 1713 rumbo a las costas de Barcelona, entre los que se incluían los dos de su propiedad, la fragata **Sacra Familia**, con 24 cañones, y el pingüe **Nª Sª del Mar**, con 40.

Completaban la escuadra otros seis buques de particulares, **Nª Sª de Atocha**, **Nª Sª de los Reyes**, **S. Francisco de Paula**, **Sº Cristo de la Veracruz**, **Sº Cristo de S. Román** y **Sº Cristo de S. Martín**, que son armados para la ocasión con entre 18 y 38 cañones, excepto el último, que lleva solo 8 cañones, la fragata **Águila de Nantes**, con 38 cañones, y el buque insignia de López Pintado, la capitana de Barlovento **Nª Sª de Guadalupe**.

La dotación de la escuadra era de 2.048 hombres. El apresto y armamento de esta escuadra costó 82.776 pesos escudos.

Los buques de López Pintado fondean en Rota para embarcar tripulaciones, haciéndose a la vela la tarde del 12 de noviembre, cruzando el estrecho el día 20.

La escuadra zarpa de Cartagena el 23 de diciembre rumbo a Alicante. Durante la travesía hasta Barcelona se embarcaron entre Cartagena y Alicante a 7.000 hombres, desembarcándolos en la playa de Llobregat. Para incorporar más buques al bloqueo, el marqués de Mari acude a la corte para tratar con el rey la adquisición de varios navíos en Génova.

Son comprados los navíos **Real Mari**, puesto al mando del marqués de Mari, **Príncipe de Asturias**, capitán Domingo Justiniani, **La Reina**, la fragata **S. Fernando**, ex **Surprise**, que sería conocida como **Sorpresa**, sustituida por el navío **Lanfranco**, también comprado en Génova, además del navío **Campanela**. Desde el año anterior patrullaban la costa catalana las galeras al mando de José de los Ríos.

Ni los buques de López Pintado ni los recién comprados eran suficientes. Felipe V pide apoyo naval a su abuelo, el rey francés Luis XIV.

El teniente general Jean Baptiste Ducasse es nombrado comandante de las escuadras española y francesa. Llega en febrero de 1714 con los navíos de 60 cañones **Entreprenant**, insignia, y **Furieux**, y las fragatas **Hermione** y **Vierge de Grace**.

Regreso a las flotas de Indias

Finalizada la campaña con la rendición de Barcelona, al navío **Guadalupe** le quedaba casi un año más en aguas europeas antes de su posible regreso a su base de Veracruz, aunque, por diferentes circunstancias, no volvería a servir en la Armada de Barlovento.

El 13 de septiembre de 1714 zarpa de Barcelona rumbo a Génova para traer a Alicante a la nueva reina Isabel de Farnesio. Lo hace con los navíos **Nª Sª del Carmen**, alias **Lanfranco**, y **Nª Sª de Begoña**, alias **Campanela**, mandados por el jefe de escuadra Andrés de Pes.

En el **Guadalupe** izaba su insignia el Marqués de Mari y estaba al mando del capitán de navío Antonio González. La reina decide ir a España por tierra y la escuadra regresa a Barcelona, donde se estaba alistando otra escuadra, destinada a rendir Mallorca e Ibiza, últimos reductos de los partidarios del rey austriaco.

Con la escuadra al mando del general de la Armada Pedro Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán Núñez, que iza su insignia en el **Lanfranco**, zarpa de Barcelona el 11 de junio de 1715, formada por 27 buques de guerra, dando escolta a unos 200 buques mercantes que transportan a un ejército de diez mil hombres, mandados por el general francés d'Aspheld.

En esta campaña tenía el navío **Guadalupe** la insignia del jefe de escuadra marqués de Gabaret. Las tropas desembarcan en Calonge, cerca de Alcudia, el 15 de junio. El marqués de Rubí, virrey del archiduque Carlos, se rinde el 3 de julio sin disparar un tiro. Con el posterior desembarco en la isla de Ibiza, finaliza la guerra de Sucesión española.

Sin descanso para sus cuadernas, es destinado a escoltar a Veracruz a la flota de Nueva España, que sale de Cádiz el 21 de agosto de 1715, mandada por el jefe de escuadra Manuel López Pintado, con insignia en el navío capitana **Nª Sª de Begoña**, alias **Campanela**.

Estaba formada la flota por diez buques mercantes y completaba la escolta la fragata **Príncipe de Asturias**, alias **Infante**. En la almiranta **Guadalupe**, es nombrado capitán de mar y guerra Eugenio Martínez de Rivas, que hacía de almirante de la expedición.

Como capitán del buque se designa al capitán de mar y guerra Francisco Julián de Aguirre, por alférez a Santiago de Ceballos, y como maestro se nombra a Antonio Ventura de Parga. Llegan a Veracruz el 1º de noviembre, donde desembarcan las casi dos mil toneladas de mercancías y los 9.000 quintales de azogue

que llevaban en sus bodegas.

Como ya podemos imaginar, el navío no se queda en Veracruz para incorporarse a la Armada de Barlovento. El 21 de mayo de 1716 zarpa de Veracruz para su regreso a Cádiz con la flota de López Pintado. En la Habana, donde llegan el 22 de junio, se unen a los buques del jefe de escuadra Fernando Chacón.

Ambas flotas, de 12 buques de guerra, zarpan el 6 de julio y regresan a Cádiz el 25 de agosto de 1716, tras 47 días de travesía.

El 28 de julio de 1717, al mando del capitán Juan de Córdoba, zarpa de Cádiz, de nuevo como nave almiranta de la flota de Nueva España destinada a Veracruz, compuesta de nueve buques mercantes y al mando del jefe de escuadra Antonio Serrano, que iza su insignia en la capitana **N^a S^a de Begoña**, alias **Campanela**, haciendo de patache la fragata de dos puentes y 50 cañones **N^a S^a de Gracia**

Llegan a Veracruz el 9 de octubre. Para la travesía de regreso zarpan de Veracruz el 8 de mayo de 1718 y llegan a la Habana el 13 de ese mes, zarpando de nuevo el día 30 para llegar a Cádiz el 16 de agosto.

Guerra de la Cuádruple Alianza

Cuando regresa con la flota a Cádiz, la Corona española estaba inmersa en operaciones diplomáticas y preparativos militares para recuperar sus territorios perdidos en Italia durante la guerra de Sucesión.

Las potencias europeas formaron una alianza para detener las ambiciones españolas. Felipe V y su ministro Alberoni contraatacan y planean un desembarco al sur de Inglaterra, donde los partidarios de los Estuardo al trono británico iban a levantar un ejército.

El navío **Guadalupe** se incorpora a la escuadra puesta al mando del teniente general Baltasar de Guevara, que debía partir de Cádiz para completar esta expedición. Estaba al mando del capitán de navío Rodrigo de Torres, que era además el segundo comandante de la expedición.

Zarpa de Cádiz con la escuadra de Guevara el 7 de marzo rumbo al norte, aunque para varios autores la fecha de salida es el 10 u 11 de marzo. Debían unirse en Vigo con otro navío de 60 cañones, una fragata de 20 cañones y 20 transportes, recalando después en La Coruña, Santander y Pasajes para recoger más buques y más tropas.

La escuadra sufre fuertes vientos del noreste, dispersando las naves a partir del 27 de marzo a la altura del cabo Finisterre, desbaratando de esta manera los planes de desembarco.

Durante casi dos semanas los buques de Guevara sufren las inclemencias del temporal. Mientras varias naves se estrellan contra la costa, otras entran en varios puertos de Galicia, como el navío **Guadalupe** que llega el 10 de abril a Vigo con muchos daños, otros cuatro buques llegan a Lisboa y ocho regresan a Cádiz.

Los planes no se abandonaron y los buques comienzan a ser reparados, aunque se estimó que pasarían unos tres meses hasta que todo el operativo estuviera de nuevo listo, siendo finalmente suspendido.

Combate de San Vicente

Tras el desastre de la escuadra de Guevara, algunos de los buques de guerra se encontraban en aguas del Cantábrico en diciembre de 1719.

El capitán de navío Rodrigo de Torres recibe la orden de ponerse al mando de estos buques de guerra y llevarlos a Cádiz para evitar su posible destrucción o captura por parte de los aliados, que habían iniciado varios ataques contra los puertos del Cantábrico y la costa gallega.

Torres zarpa de Santander con el navío **Guadalupe**, los pequeños navíos o fragatas de dos puentes **S. José**, alias **Tolosa** y **Hermione**, y la fragata **Fidela**, armada con solo 20 cañones.

Capturan en las costas portuguesas a una fragata y una balandra británicas, cargadas con sal, vino, naranjas y otras mercancías. El resto de la travesía por la costa portuguesa fue tranquila y sin contratiempos.

Llegados a la altura del cabo de San Vicente, son interceptados por una escuadra británica el 21 de diciembre, dando lugar al combate que posteriormente se conocería como del Cabo de San Vicente.

El comodoro británico Philip Cavendish se encontraba al mando de una división compuesta por los navíos **Advice** y **Norwich**, armados con 50 cañones, y la fragata **Dover**, de 40 cañones, poniendo rumbo a la escuadra de Torres para interceptarla y recuperar las presas.

Después de cinco horas de combate, los buques británicos se retiran y ponen rumbo a Gibraltar, consiguiéndolo al ser más veleros que los españoles. Con muchos daños en sus navíos, sufrieron las bajas de 154 muertos y heridos.

Los cuatro buques al mando del capitán Torres entran en Cádiz el 2 de enero de 1720 con 20 muertos y 27 heridos a bordo.

Varios autores británicos afirman que Cavendish se enfrentó a tres grandes navíos. A causa del mal tiempo, las portas de los cañones de la batería bajan no pudieron ser abiertas y los buques españoles pudieron

escapar, entrando Cavendish en Gibraltar con la pérdida de solo cuarenta muertos y heridos.

Regreso a las flotas de Indias

Ya en Cádiz, pasa el navío a ser mandado, desde el 23 de enero de 1720, por el capitán de navío Gabriel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, cesando el 29 de julio para mandar al navío **S. José**, alias **Tolosa**. El 29 de junio de 1720 toma su mando el capitán de navío Gabriel de Mendinueta.

El 7 de agosto de 1720 zarpa de Cádiz como nave capitana de la flota de Nueva España del mando del jefe de escuadra Fernando Chacón Medina y Salazar, compuesta de diecisiete mercantes, la almiranta **Tolosa** y el patache **Hermione**, los mismos buques que estuvieron en el combate de San Vicente.

La flota había efectuado una primera salida el 31 de julio, pero al haber cesado el viento favorable tuvieron que fondear en Rota. Una nueva salida se produjo el 3 de agosto y fondearon de nuevo a causa de los vientos del oeste-suroeste, hasta la noche del 6 de agosto que comenzaron a hacerse a la vela, excepto el navío **N^a S^a de los Reyes**, debido a los daños causados por los fuertes vientos del 3 de agosto, y el **San Vicente Ferrer**, que fue aligerado por estar demasiado cargado y se hace a la vela el 7 de agosto. La flota fue escoltada por el navío **Estrella de Mar** hasta las islas Canarias.

Llevaban a bordo 4.378 toneladas de mercancías y 4.000 quintales de azogue, entrando en Veracruz el 26 de octubre de 1720.

El destino de estas mercancías era, por primera vez, el pueblo de Jalapa, que por una Real cédula del 20 de agosto de 1718 establecía que en este lugar se realizara la feria para la venta de las mercancías.

El 29 de mayo de 1721 zarpa de Veracruz la flota de Nueva España para entrar en la Habana el 21 de junio, volviendo a zarpar el 26 de julio.

Llegan a Cádiz el 19 de septiembre de 1721 los tres buques de guerra y nueve de los mercantes, llevando a bordo 9.183.980 pesos de particulares y 888.921 pesos de S.M, además de otras mercancías. Trajeron a bordo al virrey del Perú Príncipe de Santo Buono y su familia.

Por Real orden del 19 de enero de 1722 se hace otra vez cargo del **Guadalupe** el capitán de navío Gabriel de Mendinueta.

El 26 de junio de 1722 zarpa de Cádiz con el navío **S. José**, alias **Tolosa**, rumbo a Veracruz, en esta ocasión formando en la flota de Azogues, mandada por el teniente general Fernando Chacón Medina y Salazar.

Llegan a su destino el 26 de agosto, tras 59 días de navegación. Desembarcan al nuevo virrey de Nueva España Juan de Acuña y Manrique, marqués de Casa Fuerte, 8.000 quintales de azogue, bulas, papel sellado, armas y municiones.

El 8 de abril de 1723 zarpan de Veracruz para su regreso a Cádiz con dos buques de registro. El 21 de abril muere a bordo del navío **Guadalupe** el teniente general Chacón, sustituido en el mando de la flota por el capitán de navío Gabriel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, al ser el comandante más antiguo.

Entran en la Habana a mediados de mayo y zarpan unos días después, el 22 de mayo, llegando finalmente a Cádiz el 19 de julio de 1723 con 8.920.161 pesos y otros productos.

En el navío **Guadalupe** llegaron 408.271 pesos para la Real Hacienda y 4.062.717 de particulares. En la travesía de regreso trajeron al anterior virrey Baltasar de Zúñiga, marqués de Valero.

En diciembre de 1723 se ordena al capitán de navío Gabriel Pérez de Alderete, que estaba al mando del navío **Guadalupe**, zarpar de Cádiz rumbo al puerto cántabro de Guarnizo, donde debía hacerse cargo del navío **S. Luis**, recién construido.

Nafragio

De nuevo como nave capitana y al mando del capitán de navío Gabriel de Mendinueta, zarpa de Cádiz el 11 de julio de 1724 con la flota de Azogues del jefe de escuadra Baltasar de Guevara.

Hacia de almiranta el navío **S. José**, alias **Tolosa** y llevaba en su conserva dos navíos de registro, uno destinado a la Habana y otro a Puerto Rico. Llevaban 4.000 quintales de azogue a Veracruz.

Por falta de viento, fondean frente a Rota los cuatro buques, hasta el 13 de julio, que se hacen de nuevo a la vela a las 9 de la mañana. Tras hacer escala en Santa Cruz de Tenerife, el 13 de agosto llegaron a Puerto Rico para hacer aguada y reparar el mastelero del **Tolosa**, volviendo a zarpar el día 23.

En ruta de Puerto Rico a la Habana les sorprende un temporal el 24 de agosto donde se hunden los dos navíos en la costa norte de La Española, actual República Dominicana, al chocar contra los arrecifes de la bahía de Samana.

Entrada la noche y rebasado el cabo de San Rafael, el **Guadalupe** encalla, mientras el **Tolosa** lo hace al amanecer en medio de fuertes vientos.

En el navío **Guadalupe** se salvan unos 500 tripulantes y pasajeros, de los 600 que iban a bordo, mientras el

Tolosa choca con un arrecife y hubo solo 30 supervivientes de los 600 tripulantes y pasajeros. El general Guevara muere en uno de los botes, salvándose el capitán Mendinueta.

El pecio del **Guadalupe** es descubierto en 1975 por pescadores en la bahía de Samaná, República Dominicana, en la localidad cercana de Miches.

Las autoridades dominicanas conceden permiso de extracción al capitán Tracy Borden, de la Caribe Salvaje S.A., compañía de rescate estadounidense.

Miles de objetos fueron recuperados, que actualmente se exhiben en el Museo de las Casas Reales de Santo Domingo. En 1992 se solicita la colaboración de varios investigadores españoles para documentar los restos.

Dimensiones

En codos y pulgadas de ribera: 57 de quilla, 66 y $\frac{1}{2}$ de eslora, 18 y $\frac{3}{4}$ de manga, 9 y $\frac{1}{2}$ de puntal, 19 y $\frac{1}{3}$ de mura, 10 de plan, 17 y $\frac{1}{2}$ de cuadra. Según Uztáriz: 55 codos de quilla, 64 de eslora, 17 y $\frac{2}{3}$ de manga, 9 y $\frac{1}{3}$ de puntal. 17 y $\frac{1}{3}$ de mura, 16 y $\frac{3}{4}$ de cuadra, 725 toneladas de arqueo y 358 hombres de tripulación.

En pies de Burgos: 110 de quilla, 128 de eslora, 35 y 6 pulgadas de manga, 18 y 8 pulgadas de puntal, 34 y 8 pulgadas de mura, 33 pies y 6 pulgadas de cuadra.

Artillado

En 1703: era de solo 50 cañones, distribuidos en 22 de a 18 libras en la primera batería, 20 de a 8 libras en la segunda, 8 de a 6 y 4 libras en el castillo y alcázar, aunque en la mayoría de los listados aparece con un artillado de 60 y hasta 66 cañones.

El 21 de mayo de 1710, en Cádiz, disponía, según el inventario, de 52 cañones de hierro, 22 de a 18 libras, 22 de a 8 y 8 de a 4.

Bibliografía

- ALLEN, Joseph.: *Battles of the British Navy*. Tomo I. Londres, 1852.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel.: *Cádiz en el sistema atlántico*. Editorial Silex. Universidad de Cádiz. Madrid, 2005, página 54.
- CASTRO, Adolfo de.: *Vida del almirante D. Andrés de Pes, ministro de Marina*. Imprenta de la Revista Médica. Cádiz, 1879, pp. 19-20.

- CEBRIÁN, José. “Glorias de la Marina Real española”. *Revista General de Marina*. Diciembre 1930, p. 973.
- CERVERA PERY, José.: “La guerra de Sucesión en el escenario americano: la actividad naval”. *Revista de Historia Naval*, nº 71, año 2000, p. 77.
- FERNÁNDEZ DOMINGO, Jesús Ignacio.: *Los tesoros del mar y su régimen jurídico*. Biblioteca Iberoamericana de Derecho, 2010. P. 205.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Tomo VI. Museo Naval, Madrid, 1973.
- FRANCIS LANG, Mervin.: *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710): despacho, azogue, comercio*. Muñoz Moya, editor. Sevilla, 1998.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio.: «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: Una aritmética controvertida». *Revista Hispania*, volumen 56, nº 192, 1996, CSIC. Apéndice.
- GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, Margarita.: *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*. Universidad de Sevilla, 1999.
- HEREDIA HERRERA, Antonia.: *La renta de azogue en Nueva España (1709-1751)*. Escuela de estudios hispano-americanos. CSIC. Sevilla, 1978.
- HERNÁNDEZ OLIVA, Carlos Alberto.: “El naufragio de la Armada de Barlovento del cargo del general don Diego de Alarcón y Ocaña. Año 1711. *Revista de Historia Naval*, nº 94, año 2006, pp. 25-45.
- MARLEY, David.: *Wars of the Americas: a chronology of armed conflict in the New World, 1492 to the present*. ABC-CLIO.
- MORINEAU, Michel.: *Incoyables gazettes et fabuleux métaux*. Cambridge University Press. Editions de la Maison des Sciences de l’Homme (MSH). París, 1985.
- PAULA PAVÍA, Francisco de.: PAULA PAVÍA, Francisco de.: *Galería Biográfica de los Generales de Marina*. Tomo I. Imprenta de F. García y C. Mayor. Madrid, 1873.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio.: «La marina de guerra española en los comienzos del siglo XIII (1700-1718)». *RGM^a*. Agosto 1980.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Escuela de estudios hispano-americanos. CSCIC. Sevilla, 1982.
- Piña Chan, Román.: *Campeche durante el Período Colonial*. Consejo Editorial Cámara de Diputados. México, 2017, p. 187.

- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón.: «Historias de la Mar. Los otros combates de San Vicente». *RGM^a*. Julio 1999.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón.: *Otras Victorias por mar de los españoles*. Editorial Sekotia. Madrid, 2013.
- SARRIEGO DEL CASTILLO, José L.: *De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina española en la América septentrional y Pacífico*. Sevilla, 1975.
- SOLAR Y TABOADA, Antonio del.: *Don Rodrigo de Torres. Primer marqués de Matallana*. Ediciones Arqueros. Badajoz, 1930.
- TAPIAS HERRERO, Enrique.: *El teniente general Manuel López Pintado (1677-1745). Ascenso económico y social de un comerciante y marino de la carrera de Indias*. Universidad de Sevilla, 2015.
- VV. AA.: *La aventura del Guadalupe. Su viaje a La Española y su hundimiento en la bahía de Samaná*. Lunwerg Editores. Colección Ciencia y Mar, 1997, p. 52.

Fuentes documentales

- Gaceta de Madrid, nº 6, 10 de febrero de 1705, p. 24.
- Gaceta de Madrid, nº 11, 16 de marzo de 1706, p. 44.
- Gaceta de Madrid, nº 11, 15 de marzo de 1707, p. 44.
- Gaceta de Madrid, nº 14, 14 de Abril de 1713, p. 56.
- Gaceta de Madrid, nº 16, 18 de Abril de 1713, p. 64.
- Gaceta de Madrid, nº 35, 27 de Agosto de 1715, p. 140.
- Gaceta de Madrid, nº 1, 2 de Enero de 1720, p. 4.
- Gaceta de Madrid, nº 39, 29 de abril de 1721, p. 154.
- Gaceta de Madrid, nº 33, 13 de agosto de 1720, p. 132.
- Gaceta de Madrid, nº 27, 7 de julio de 1721, p. 96.
- Gaceta de Madrid, nº 50, 15 de diciembre de 1722, p. 192.
- Gaceta de Madrid, nº 30, 27 de julio de 1723, p. 120.
- Gaceta de Madrid, nº 29, 18 de julio de 1724, p. 115.
- Gaceta de México, nº 1. Habana, 01/08/1721.
- Gaceta de México, nº 1. Veracruz, 20 de enero de 1722.
- AGI. México, leg. 475. Superior Gobierno, año 1703.

- AGI. México, leg. 477. El virrey al rey. México, 3 de diciembre de 1706.
- AGI. Indiferente, 138, N. 28. Relación de méritos y servicios de Andrés de Arriola, Caballero de Santiago, General de la Armada de Barlovento. Madrid, 01/05/1711.
- AGI. Indiferente General, 2644.
- AGI. Indiferente General, 2646.
- AGI. Indiferente, 138, N. 64. Méritos de Antonio González, capitán de mar y guerra de la Armada de Barlovento. Madrid, 19/05/1711.
- AGI. Contratación, 5465, N.2, R.120. Listas de pasajeros que pasan a Indias en varios navíos y destinos, Cádiz, julio de 1710.
- AGI. Contratación, leg. 594B.
- AGI. Contratación, 1285, N. 2, R. 2, 3 y 4.
- AGI. Contratación, 1295.
- AGI. Contratación, 1309.
- AGI. Contaduría, leg. 892B.
- AGS. Marina, Leg. 739. Madrid, 10 de diciembre de 1719.
- AHPC. Protocolos notariales de Cádiz, leg. 3595, folio 079.



--	--	--	--	--