

Javier López Martín

“Estudio preliminar del navío de guerra
Dragón, construido en La Habana en 1745 y
hundido en la sonda de Campeche en 1783”

p. 129-166

Espacios marítimos y proyecciones culturales

Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional
de Antropología e Historia

2019

342 p.

Figuras

(Serie Historia General 37)

ISBN 978-607-30-2044-2

Formato: PDF

Publicado en línea: 14 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/719/espacios_maritimos.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2020, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



ESTUDIO PRELIMINAR DEL NAVÍO DE GUERRA *DRAGÓN*, CONSTRUIDO EN LA HABANA EN 1745 Y HUNDIDO EN LA SONDA DE CAMPECHE EN 1783

JAVIER LÓPEZ MARTÍN
Instituto Nacional de Antropología e Historia
Subdirección de Arqueología Subacuática

Este trabajo es fruto de la investigación que se llevó a cabo durante el año 2015, sobre el navío de guerra *Santa Teresa de Jesús*, alias el *Dragón*, auspiciada por la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia, al amparo del proyecto “La Flota de la Nueva España de 1630-1631. Inventario y diagnóstico de recursos culturales sumergidos en el Golfo de México” que estuvo financiado por la misma subdirección. Dicha investigación se halla aún en curso, por lo que estas páginas —resultado de la conferencia pronunciada en el Tercer Coloquio Internacional sobre Cultura Marítima—,¹ únicamente representan una aproximación a la historia del navío, quedando para un futuro inmediato una más completa reconstrucción de los hechos históricos. Parte de la documentación custodiada en España todavía se está examinando, mientras que otra parte conservada en México aún está por analizar. Estas páginas son, por lo tanto, un estudio preliminar del necesario y más completo trabajo que aún está por llegar y que necesariamente tendrá que abarcar todas las fuentes consultadas en diferentes acervos. El anexo 1 recoge aquellas rutas realizadas por el *Dragón* de las que se ha obtenido información. El estudio de la documentación pendiente de análisis proporcionará nuevos datos que añadir sobre sus rutas y destinos. Las fuentes de las noticias recogidas en el anexo se hallan citadas en el texto. Se han omitido expresamente

¹ A cuyas organizadoras —Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos— agradezco la invitación.

referencias a las dimensiones del navío y otros detalles de su construcción debido a que aún se están analizando.

El *Dragón* aquí estudiado no fue el primero de ese nombre. El 11 de agosto de 1724 la *Gaceta de Madrid* recogía la noticia del regreso desde Jamaica del “Navío de Guerra llamado *Dragón*”.² Otro de igual nombre, alias *Santa Rosa de Lima*, de 64 cañones, se construyó en La Habana en 1737 —uno de los primeros allí fabricados—, y fue uno de los navíos que se hundieron en Cartagena de Indias para bloquear Boca Chica, durante el ataque de Vernon en 1741.³

El *Dragón* que tratamos en estas páginas fue construido en La Habana, entre los años 1744 y 1745, por Juan de Acosta, un constructor de esa ciudad, y según los planos del ingeniero de origen francés Ciprián Autrán, quien había llegado al arsenal de La Carraca en enero de 1733.⁴ Autrán fue el sustituto de Antonio Gaztañeta como director de construcciones navales.⁵ En 1742 publicó la obra *Métodos, reglas y proporciones para la construcción de bajeles* —hoy desaparecida— y en 1744 fue destinado al arsenal de La Habana, regresando a Cádiz dos años después. En 1772 se le nombró “Capitán Superintendente de las Maestranzas de la Real Armada”.⁶ El *Dragón*, con base en Cádiz, estaba armado con 60 cañones,⁷ y se hundió en mayo de 1783, a consecuencia de quedar varado en el Bajo Nuevo de la sonda de Campeche.

Una de las primeras singladuras del *Dragón* fue la llevada a cabo en 1745, durante la cual tuvo, posiblemente, su bautismo de fuego.

² *Gaceta de Madrid*, n. 36, 5 de septiembre de 1724, p. 143.

³ Julio Guillén, *Relación de los principales acaecimientos ocurridos al capitán de navío don Pedro Stuart y Portugal, comandante de los navíos de S. Magestad el Dragón y la América, con el nombrado el Danick, capitana de Argel, el día 28 de noviembre de 1751. Anotada por el también Capitán de Navío D. Julio F. Guillen*, Madrid, Colección de Relaciones editadas por el Museo Naval, 1952, t. 1, p. 19.

⁴ José Quintero González, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004, p. 358.

⁵ *Ibidem*, p. 228.

⁶ Archivo General de Indias [en adelante AGI], *Contratación*, 1605, s. f.

⁷ Según el estado de las fuerzas navales en 1774, véase Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón. Tomo VI: 1701-1758*, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1900, p. 227.

El día 17 de mayo, cuando realizaba mediciones para determinar su posición exacta entre el cabo de San Antonio (Cuba) y cabo Catoche (Yucatán), el *Dragón* divisó cuatro velas que parecieron ponerse a la fuga, pero poco después se comprobó que dos de las embarcaciones eran balandras⁸ que navegaban en su rumbo. Cerca del ocaso y ya con una de ellas por popa,⁹ una de las balandras disparó una salva de artillería e izó el pabellón inglés en el gallardete,¹⁰ confirmándolo con un cañonazo. José Antonio de Herrera, comandante del *Dragón*, dio orden de ignorar los disparos con el fin de que las embarcaciones inglesas se les acercaran. A la distancia adecuada, el *Dragón* enseñó su costado a la vez que Herrera mandaba izar pabellón español y descargaba toda su artillería por sorpresa. La escaramuza se prolongó hasta la noche, cuando la balandra logró perderse en la oscuridad. Al día siguiente, el *Dragón* continuó su derrota¹¹ en busca de la sonda de Campeche —la ruta por la que se navegaba entre La Habana y Veracruz—. Sin embargo, la balandra reapareció y se agrupó con su compañera. Durante toda la jornada Herrera mantuvo a su tripulación en estado de alerta y en disposición de combate, armas en mano y la artillería cargada. De madrugada, Herrera ordenó izar bandera y gallardete españoles y el *Dragón* empezó el fuego “con tan inzesante ferocidad que apenas mediaba tiempo para poder cargar la artillería, pues lo mismo era entrar la una y descargar ambas bandas que venir la otra”. La balandra inglesa opuso tenaz resistencia, pero finalmente un tiro acertado consiguió romper su mastelero mayor¹² y echar al agua su gallardete; aunque las balandras se rehicieron prontamente y volvieron a la carga, al final —severamente castigadas por el fuego del *Dragón*— empezaron a ceñirse¹³ al viento y huyeron.

⁸ Balandra: embarcación a vela de un solo palo, generalmente dedicada a fines comerciales.

⁹ Popa: parte trasera de la embarcación.

¹⁰ Gallardete: banderas muy largas y angostas de diferentes colores.

¹¹ Derrota: ruta que se traza en navegación para trasladarse de un lugar a otro.

¹² Mastelero mayor: palo que se encuentra en el extremo del mástil, sobre la cofa, y sostiene gavias y juanetes.

¹³ Ceñir: navegación que realiza un barco de vela contra el viento, en el menor ángulo posible. Navegar de bolina, bolinear.



Poco después, en el mes de octubre, se ordenó al *Dragón* que fuera junto con el *Fuerte* a realizar un viaje de reconocimiento y salieran al encuentro de los navíos de registro que venían de México para darles escolta hasta Cuba. Antonio de Herrera, al mando de los dos navíos pero a bordo del *Fuerte*, tenía orden de ir a esperarles al punto donde confluyen las entradas del canal de las Bahamas y de la sonda de las Tortuguillas, en las inmediaciones de la Florida, que eran las rutas de acceso hacia La Habana desde España y desde el seno mexicano, respectivamente.

Durante este viaje Herrera escribió un diario en el que se incluyen las maniobras, rumbos, vientos y mareas de la travesía. Este *Diario de La Habana a Tortuguillas*,¹⁴ se inicia con la orden que Herrera recibió el 29 de octubre, por la cual tenía que quedarse a las afueras del puerto de La Habana y por la que ambos navíos tenían que pasar a la sonda de las Tortuguillas a esperar los navíos de registro, que el día 15 de octubre tenían que haber salido de Veracruz. Andrés Reggio, comandante general de la flota, había solicitado personalmente que el teniente de fragata José de las Casas se uniese a la escuadra por si surgía alguna eventualidad. Zarparon al amanecer perdiendo de vista el Morro y el día 31 alcanzaron las inmediaciones de los puertos de Mariel y Cabañas. Por la noche se pusieron en derrota hacia la sonda de las Tortuguillas, pero al amanecer fueron arrastrados por las corrientes, estando en peligro de cruzarse con los navíos de registro sin posibilidad de verlos e impidiéndoles cumplir con su misión de darles escolta. Para evitar esta posibilidad, regresaron hasta divisar la costa de Cuba pero sin perder el canal ni la sonda. Con la costa cubana en lontananza, marcaron hacia el pico de Guajabón y después navegaron hacia la sonda sin alteración. El día 9 de noviembre divisaron una embarcación a la que dieron el alto, se trataba de una fragata que había sido hecha presa pero que consiguió zafarse. Herrera mandó traer a su capitán, quien le comunicó el mal estado en el que se encontraban. Tras prestarles ayuda, el día 13 entraron en el puerto poniendo fin a su misión.

¹⁴ *Diario de las cosas más particulares acaezidas en el viage que acavo hacer con los navíos Fuerte y Dragon*, Archivo del Museo Naval [en adelante AMN], c. 174, ms. 273/004.

Así finaliza, a grandes rasgos, el diario abreviado del comandante Herrera. A pesar de que no se menciona el nombre del comandante del *Dragón*, es posible que fuera Manuel de Paz, a quien se había entregado el mando del navío a finales de ese año. Paz escribió otro diario que también ha sobrevivido¹⁵ y en el que narra cómo, durante la singladura, el *Dragón* quedó varado, un motivo de extrema gravedad que dio lugar a un proceso para esclarecer los hechos. El primero en dar su versión fue el comandante.

Siguiendo órdenes de Reggio, Manuel de Paz zarpó con el *Dragón* del puerto de La Habana el día 19 de noviembre de 1745 —apenas una semana después de regresar de la sonda de las Tortuguillas—, para que junto con los navíos *Conquistador* y *Bizarra* navegara por el veril¹⁶ de la sonda desde el cabo de San Antonio hasta Tortuga y fuera de patrulla a reconocer el cayo de Sal, en Bahamas.¹⁷ Zarpan-do con la primera brisa, el *Dragón* salió del puerto y pronto se le incorporaron los dos navíos. Sin embargo, Paz no quiso acercarse al cayo de Sal por su cercanía a la boca del canal de Bahamas —debido a la gran fuerza que alcanza allí la corriente—, por lo que pusieron rumbo hacia el cabo de San Antonio arribando allí al atardecer. El día 22 de noviembre llegaron a catorce leguas del cabo, pero incluso con vigías en los topes no pudieron divisar tierra por lo que pusieron rumbo SSO a una distancia de cinco o seis leguas de la costa. Sin embargo, esa no era realmente su verdadera situación, hecho que atribuían “a efecto de las muchas corrientes que hay y error de dicho Piloto”. La fuerte corriente y el fallo del piloto en la derrota provocaron que súbitamente el *Dragón* quedase varado en fondo de arena cuando ya era noche cerrada. Rápidamente, viendo muy cercanos al *Conquistador* y a la *Bizarra*, Paz hizo señales para que los navíos no quedasen también varados. El *Dragón* estuvo varado alrededor de dos horas y poco después, sin otro impulso que el viento, salió por sí mismo sin más ayuda que la proporcionada por la cebadera¹⁸ y el

¹⁵ AMN, c.175, ms. 275/005.

¹⁶ Veril: línea que une puntos de igual profundidad en las cartas náuticas, también llamada isobata. Orilla o borde de un bajo, sonda o placer.

¹⁷ Antiguamente conocido como El Placer de los Roques.

¹⁸ Cebadera: vela que va en el bauprés.



foque.¹⁹ Gobernó entonces hacia donde el *Conquistador* y la *Bizarra* esperaban a la capa²⁰ y como era de noche los tres navíos navegaron en conserva sirviéndose de fanales.²¹

La respuesta de Paz tras el accidente fue fulminante: suspendió al primer piloto y otorgó el rumbo de la nave al segundo hasta que la situación quedase aclarada. Cuando se hubieron reconocido las cercanías del cabo de San Antonio y se comprobó que no había nave enemiga, la escuadra se puso “en derrota para el viril de la sonda de las Tortugas”, aunque no se llegó a alcanzar sino hasta el día 30 de noviembre, debido a “la gran fuerza y variedad de corrientes que me confundían todas las derrotas”. Una vez alcanzada dicha sonda, Paz mantuvo en ella a los tres navíos con gran dificultad a causa de la perseverancia de los vientos del sur. El día 5 de diciembre, Paz ordenó echar el ancla. El día 7 intentaron salir, pero fue hasta el 10, cuando volvió el viento del norte, que pudieron poner rumbo de regreso a La Habana, saliendo de la sonda el día 12 y finalizando la derrota al día siguiente.

Inculcado por el vergonzoso accidente, el primer piloto del *Dragón*, Juan Bernardo Mayonade, tuvo que poner su defensa por escrito, explicando las razones de su gobierno al frente del timón del navío. Mayonade calculó que el día 22 de noviembre se encontraban a 42 millas del cabo de San Antonio, con la esperanza de alcanzar la altura de Sancho Pardo. En ese momento, Mayonade pidió “en voz alta y públicamente” a Manuel de Paz que soltase vela, pero el comandante se contentó con amurar²² la mayor, cuando en realidad, en opinión de Mayonade, convenía dar todas las velas al viento, no sólo para seguridad de la navegación, sino para contrarrestar la fuerza de la corriente.

Es evidente que Mayonade expresó su parecer al comandante públicamente —delante de la tripulación— y que éste, según su versión, no soltó vela en contra de lo que el piloto le solicitó. El piloto continuó su defensa argumentado que con más vela se hubiera

¹⁹ Foque: vela de forma triangular que se sitúa normalmente a la proa.

²⁰ Aguantar la capa: resistir el temporal de la manera más apropiada para el barco.

²¹ Fanal: farol o linterna que se coloca a popa del buque para aviso de los navegantes.

²² Amura: Cabo o aparejo que hace firme el puño de una vela en cubierta o el puño de proa más bajo de una vela. Amurar: sujetar las velas por el puño de amura.

navegado más y se hubiera alcanzado el cabo de día. A juicio de Mayonade, su navegación había sido prudente y si algo salió mal fue porque no había tenido suficiente autoridad para ejecutar lo que creyó conveniente conforme a lo que le dictaba su experiencia. Su navegación —concluía— fue bien acertada hasta el día 23. La novedad ahora era que inculpaba al segundo piloto, pues Mayonade no pidió simplemente más vela, sino que delegó completamente la conducción del navío al segundo piloto y el comandante a su vez la delegó a otro piloto supernumerario. En su opinión, por lo tanto, Mayonade no contribuyó en modo alguno a la varada del *Dragón*.

Sin embargo, los testigos del auto no opinaron igual. Efectivamente, los tenientes de navío, Miguel Castellanos, Ventura Murrieta y el teniente de fragata, José de Pumarejo, testificaron en su contra. Castellanos sostuvo que Mayonade había “cometido un yerro muy grande” en el gobierno de la nave, pues no era culpa del capitán sino del piloto el haber variado la derrota. Ventura de Murrieta, primer oficial del *Conquistador*, y José de Pumarejo fueron de la misma opinión. Por su parte, el piloto mayor de la Escuadra de Barlovento, Bartolomé de la Rocha, intentó excusar el planteamiento de la derrota trazada por su colega, pues reconocía que las corrientes en esas aguas eran muy fuertes y exculpaba al piloto con base en la poca práctica que tenía en la navegación en aguas americanas.

Queda claro por las posturas de los testigos, que había un gran corporativismo en la armada, pues tanto los oficiales como el piloto mayor apoyaron o criticaron, respectivamente, al comandante o al piloto del *Dragón* en función del grupo profesional al que pertenecían.

A principios de octubre de 1748 y todavía con Manuel de Paz al mando, el *Dragón* formó parte de la escuadra de siete navíos²³ que, bajo las órdenes del propio Reggio —quien iba a bordo del *África* de capitana—, defendió La Habana de la escuadra británica, compuesta de igual número de navíos,²⁴ que mandaba Charles H. Knowles. La Paz de Aquisgrán que puso fin a la guerra anglo española estaba a punto de ser firmada, pero ambos almirantes, ignorantes del inminente acuerdo, se enfrentaron a las afueras del puerto de La Habana. Los hechos comenzaron el día 4 de octubre, cuando la escuadra de

²³ *África*, *Real Familia*, *Dragón*, *Conquistador*, *Galga*, *Invencible* y *Nueva España*.

²⁴ *Cornwall*, *Lenox*, *Tilbury*, *Stratford*, *Warwick*, *Canterbury* y *Oxford*.

Reggio divisó y apresó una goleta inglesa cercana a la sonda de la Tortuga, la cual le informó del número de navíos que formaban la escuadra de Knowles y de su posición. Reggio volvió entonces a La Habana para provisionarse de jarcia²⁵ y de velamen, y poder volver con garantías de éxito a enfrentarse a los ingleses. El día 6 se divisaron ambas escuadras a las afueras de La Habana, pero estuvieron al paio preparándose para el combate. El día 11 de octubre, la fragata española *Galga* —muy rápida— apresó al abordaje un bergantín²⁶ de Knowles, acción que sirvió para que ambas escuadras finalmente reaccionaran y se tocara zafarrancho de combate al día siguiente. Sin embargo, el *Dragón* tenía abierta una importante vía de agua, por lo que se separó del grupo y forzó a Reggio a replegarse para navegar en su custodia, perdiendo así la ventaja inicial que había obtenido gracias al viento favorable. El día 12 el *Dragón* disparó sus baterías contra el *Devonshire*, dejándole maltrecho, pero tuvo que abandonar su puesto debido a la vía de agua que resultaba imposible de atajar a pesar de estar empleando a toda la marinería en las bombas de achique. Reggio entonces decidió plantar cara a Knowles, a quien le salió cara la amenaza a La Habana, pues el combate acabó en tablas, con ambas flotas destrozadas a cañonazos, un millar de muertos y buenos oficiales de los dos bandos sacrificados en balde. Knowles no pudo capturar ni barcos, ni cañones, ni hombres de Reggio, cuya capitana fue pasto de las llamas.²⁷

Londres sometió a Knowles a un consejo de guerra, celebrado el 11 de diciembre de 1749, mientras que Reggio regresó a España como el triunfador que había logrado evitar la invasión inglesa. Para su regreso a España Reggio formó su flota con cinco navíos de guerra de Su Majestad²⁸ que zarparon del puerto de La Habana el 13 de mayo de 1749 y llegaron a las cercanías de La Coruña el 12 de julio. No fue sino hasta el 8 de julio cuando tuvieron noticias del acuerdo de paz firmado entre España e Inglaterra.

²⁵ Jarcia: conjunto de cabos y cables de una embarcación a vela.

²⁶ Bergantín: barco generalmente de dos mástiles y velas cuadras, veloz y maniobrable.

²⁷ José Luis Sariego del Castillo, *De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina española en la América Septentrional y Pacífico*, Sevilla, Gráficas del Sur, 1975, p. 247.

²⁸ *Vencedor, Invencible, León, Tigre y Nueva España*.

En un primer momento el *Dragón* formaba parte de la flota de Reggio, pero finalmente permaneció en América acumulando caudales procedentes del Consejo de Inquisición, por lo que regresó en solitario. Como medida de precaución ante un posible desastre, se había dado orden para que los caudales se registraran “por mitad en Capitana y Almiranta”, pues existía el peligro de sufrir cualquier riesgo inherente a la navegación y enfrentarse a la pérdida total de los caudales. De esta forma, el *Dragón*, que iba de capitana, llevó en su bodega 10692 pesos, mientras que la otra mitad se depositó en el *Nueva Reina*, que iba de almiranta. Como al llegar a España la flota no pudo alcanzar Cádiz debido al mal tiempo, se dirigió al puerto de la Graña, en El Ferrol, donde echó el ancla en julio de 1749.

Al año siguiente el *Dragón* fue puesto bajo el mando del capitán de navío Pedro Fitz-James Stuart, sirviendo de segundo oficial Juan Ignacio de Salabarría. En noviembre de 1751 el *Dragón* zarpó de su base en Cádiz junto con el *Santiago la América* para realizar patrullas de vigilancia contra el corso —procedente de la regencia otomana de Argel— que acosaba las costas españolas e italianas capturando naves de comercio y navegación. El comandante del *América* era el capitán de navío Luis de Córdova y su segundo, el capitán de fragata, Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas.

En el transcurso de esta misión el *Dragón* llevó a cabo una de sus acciones más memorables al divisar al oeste del cabo de San Vicente dos navíos argelinos que se encontraban al acecho de presas. Los navíos españoles iniciaron una persecución que se prolongó durante varios días y que fue digna de ser narrada en distintos opúsculos.²⁹ Los navíos argelinos eran el *Navío Nuevo*, almiranta de 54 cañones,

²⁹ *Relación de los principales acaecimientos ocurridos al Capitan de Navio Don Pedro Stuart y Portugal, Comandante de los Navios de S. Mag. el Dragon, y la America, con el nombrado el Dancik, Capitana de Argel, el día 28 de noviembre de 1751, Cádiz, [¿1752?], Biblioteca Nacional de España [en adelante BNE], AFRGF/5932; Plausible combat y fogoso ardimiento que el valor nunca vencido del capitan de navio Don Pedro Stuart y Portugal, comandante de los de su magestad nombrados Dragon, y America, de porte de sesenta cañones con la capitana, y Almiranta de Argel, Amados el Dansich, y el nuevo, el primero de sesenta, y el segundo de cinquanta y quatro, celebro victorioso en el cabo de San Vicente, el día 28 de noviembre del año passado de 1751, Madrid, s. e., 1752, Biblioteca Nacional de Francia (en adelante BNF), 4-YG-9; Relação do combate que teve o capitao de navio Dom Pedro Stuart e Portugal, commandante dos navios chamados Dragon e America de porte de sessenta canhoens ou peças, com a capitania e almirante de Argel, chamados Dansik*

y el *Dansik*, capitana de 60. Tras una complicada maniobra se consiguió separar a los navíos y el *Navío Nuevo* acabó por huir. El *Dragón* se dispuso entonces a perseguir a toda vela al *Dansik*, cañoneándole durante toda la tarde, pero sin poder acercarse lo suficiente. Tras una enconada persecución el *Dragón* llegó a ponerse costado con costado para empezar a batirle sin descanso hasta la madrugada del día 29, dejándole agujereado, desarbolado del mastelero de gavia³⁰ y con la driza mayor³¹ cortada. Entró entonces el *América* a continuar el fuego y relevar al *Dragón* que se retiró a componer sus jarcias, maniobras y velas, “que estaban todas hechas pedazos” por el fuego recibido desde el *Dansik*. Al día siguiente, recompuesto, el *Dragón* volvió al ataque junto con el *América* y empezaron de nuevo a castigar duramente al *Dansik* hasta que a causa de la mar gruesa se fue quedando fuera de alcance hasta el día siguiente, cuando se reanudó el combate. El día 1 de diciembre, finalmente y tras un duro castigo, el *Dansik* arrió su bandera y enarboló la blanca. Se rescataron cincuenta cautivos cristianos junto con la tripulación del navío argelino antes de que Stuart ordenase incendiar el *Dansik*, pues no había forma de salvarlo a causa de los innumerables destrozos causados por el fuego de la artillería del *Dragón* y el *América*.

Al regreso del *Dragón* a su base se ensalzó la conducta y el valor de los oficiales y de toda la guarnición y tripulación. El rey, por medio de un oficio del marqués de la Ensenada —secretario de Estado— al marqués de la Victoria —capitán general de la armada—, recibió con suma satisfacción la noticia, manifestando su real agrado y promocionando a Stuart por Real Orden el 25 de diciembre de 1751, a jefe de escuadra y otorgando a Luis de Córdova una encomienda de la Orden de Calatrava. Los segundos oficiales, Pérez de Alderete y Salabarría, fueron ascendidos a capitanes de navío, y las tripulaciones de ambos navíos —excluyendo oficiales superiores y guardia marinas— fueron premiados con una paga extra según sus respectivos

et Novo, o primeiro de 60 canhoens e o 2 de 54, Lisboa, s.e., 1752, BNF, GEN.III.2979(3); Guillén, *Relación...*, reproduce el texto impreso en Cádiz.

³⁰ Mastelero de gavia: mastelero del palo mayor.

³¹ Driza mayor: cabo que sirve para izar o arriar las velas, banderas, etcétera. Generalmente está formado por una parte de cabo —que se denomina llamador— y otra de cable.

sueldos. A los heridos que hubieran quedado imposibilitados se les concederían sueldos de inválidos “en cualquier parte que los quieran disfrutar” y a las viudas de los fallecidos se les pagarían dos terceras partes del sueldo de sus maridos.³² Tras el combate se compuso un romance y se aprobó el diseño de una medalla para acuñar (figura 1). La *Gaceta de Madrid* ofreció a sus lectores la victoria de los navíos españoles en su edición del 26 de enero 1752, informando además de la muerte en la horca que habían sufrido el comandante y los oficiales del *Danisk*.

Tras pasar el año de 1752, entre El Ferrol y Cádiz, realizando labores de mantenimiento, el *Dragón* volvió a zarpar en abril de 1753 rumbo a Veracruz al mando del capitán de navío Francisco Cumplido, siendo de nuevo Clemente Hernáiz de Rivas su maestre de plata. El 24 de abril, el bailío Julián de Arriaga —jefe de escuadra de la Real Armada y presidente de la Casa de la Contratación— escribía a las autoridades de Veracruz confirmando a Rivas como maestre del *Dragón* y dando cuenta del modo en el que debía cobrar los fletes de la carga transportada en el navío, aludiendo a las hojas de registro de las mercancías que se habían presentado en la Casa de la Contratación antes de zarpar, y cuya orden debía presentar ante los oficiales de la Real Hacienda de Veracruz. Ese mismo día Rivas firmaba la relación de la carga a cuenta del rey y de particulares. Se trataba de 2926 quintales de azogue por cuenta de la Real Hacienda, 35 tercios de paños de la fábrica de la Real Compañía de Guadalajara, otra de distintos pertrechos de guerra y artillería,³³ y finalmente pliegos de particulares y del Real servicio. Es decir, Rivas estaba al cargo no sólo de la custodia de las cargas de plata y oro que pudiera llevar el navío, sino que además estaba al cuidado de los transportes de armas y municiones. Al día siguiente se daba copia certificada al arsenal de La Carraca, y Rivas firmaba la confirmación de haber recibido a bordo del *Dragón* el mencionado cargamento de

³² AMN, 1178, F 001/34, es la misma relación que la conservada en la BNE bajo la signatura AFRGF/5932. *Gaceta de Madrid*, n. 52, 28 de diciembre de 1751, p. 414-416; Fernández Duro, *Historia de la Armada Española...*, p. 416; Guillén, *Relación...*, p. 23; *Revista General de Marina*, v. 245, julio de 2003; *Miscelánea*, v. 26, n. 263, p. 492.

³³ Entre otras cosas, catorce cañones de bronce de a 24, cinco de a 16, tres de a doce, ocho de montaña de a cuatro, 2930 fusiles con sus bayonetas y 8000 portafusiles.

armas. Arriaga también ordenaba que las armas se descargaran en Veracruz, que se entregaran a los oficiales reales del dicho puerto y quedasen a disposición del virrey. Una vez realizada la entrega del armamento, Rivas debía traer consigo el consiguiente certificado o testimonio que acreditase haber realizado la entrega y presentarlo en Cádiz al presidente de la Casa de la Contratación.³⁴

Un día antes de zarpar, el 24 de abril, se daba licencia de embarque a Pedro Manuel de Arandía, que iba a Manila a tomar posesión del cargo de gobernador y capitán general de Filipinas. Junto a él se daba licencia a quince personas, entre oficiales y marinería, que iban a formar parte de la tripulación del *Dragón*. Arandía iba acompañado de su familia y de un grupo de asistentes personales y junto a él embarcaron distintos oficiales de la armada y una misión de Agustinos Calzados que pasaban como misioneros. Ese mismo día 24 se entregaba la relación definitiva de personas que se embarcaban³⁵ y al día siguiente el *Dragón* zarpaba de Cádiz con sus bodegas repletas de azogue.

El 27 de junio, el *Dragón* echaba el ancla en el puerto de San Juan de Ulúa y se ordenaba que los caudales que debían enviarse a España se embarcasen únicamente en ese navío por orden expresa del rey. Un mes después, el 30 de julio, se entregaba en los almacenes de Veracruz el cargamento de pertrechos de guerra que se había embarcado en Cádiz por orden de Arriaga. Todo llegó intacto excepto 17 portafusiles —de un total de 8 000— que estaban “algo rotos”, y tan sólo se perdió un quintal de azogue, entregándose 2 925 quintales. Fue, por lo tanto, una entrega óptima.

Para el viaje de regreso se realizó el consabido registro que especificaba la carga que se traía a España³⁶ y poco después hacía escala en La Habana donde se embarcaban 39 937 pesos. El 9 de marzo de 1754, arribaba el *Dragón* en el puerto de Lisboa y el 30 entraba en la bahía de Cádiz con más de 7 millones de pesos a bordo,³⁷ uno de los mayores cargamentos traídos por un solo buque, tal y como

³⁴ AGI, *Contratación*, 1546.

³⁵ AGI, *Contratación*, 5495.

³⁶ AGI, *Contratación*, 2542A, f. 345v.

³⁷ AGI, *Contratación*, 5495, n. 2, r. 4.

reflejó la *Gaceta de Madrid*.³⁸ Llevaba además un cargamento de almagra —óxido de hierro empleado en la pintura como colorante—, alhajas de plata que se remitían desde México para la iglesia,³⁹ más de 1 000 quintales de cobre, 5 416 arrobas de grana fina, 639 de añil y 30 600 vainillas. Al llegar correctamente toda la mercancía, Rivas, como responsable de la misma, no tuvo que responder de ninguna pérdida.

El 5 de septiembre del año siguiente volvió a zarpar de Cádiz rumbo a Veracruz en conserva de los navíos *América* e *Infante*, formando una escuadra que tenía al mando a Blas de Barreda. Esta vez, el *Dragón* llevaba a bordo al nuevo virrey de Nueva España, Agustín de Ahumada y Villalón, marqués de las Amarillas. Después, con el fin de vigilar a las escuadras que habían ido a las colonias de Norteamérica, se dispuso que Barreda pasara con los navíos *Dragón* e *Infante* a reforzar la Armada de Barlovento.⁴⁰

Hay un vacío documental para el quinquenio 1755-1760. La siguiente noticia se refiere al 29 de enero de 1760, fecha en la que se le daba el mando del *Dragón* a Isidoro del Postigo para hacer de almiranta de la flota y se le avisaba para que pasase a Cádiz.⁴¹ Es posible que Postigo estuviera aún al mando del *Dragón* a finales de junio, cuando zarpó desde Cádiz —formando parte de la flota de Carlos Reggio—⁴² y llegó a Puerto Rico, el 11 de agosto, y a Veracruz, el 4 de septiembre. Le acompañaba el *España* de capitana, a bordo del cual iba el nuevo virrey Joaquín de Monserrat, marqués de Cruillas (1760-1766). Para el tornaviaje la flota salió de Veracruz el 3 de mayo de 1761, llegando a La Habana el 29 de junio junto con dos fragatas y siete mercantes. Allí se sumaron dos navíos de registro para zarpar todos juntos el día 13 de julio y llegar a Cádiz el 12 de

³⁸ *Gaceta de Madrid*, n. 12, 19 de marzo de 1754, p. 96.

³⁹ AGI, *Contratación*, 2542B; Rafael Macías y José María Sánchez, “El patronazgo artístico de Manuel Silvestre Pérez del Camino en la Rioja”, *Atrio. Revista de Historia del Arte*, Universidad Pablo de Olavide, España, n. 15-16, 2009-2010, p. 91, 104.

⁴⁰ Sariego del Castillo, *De Sevilla a Veracruz...*, p. 82.

⁴¹ AMN, Colección Vargas Ponce, XXXV, ms. 66, doc. 337.

⁴² Formada por los navíos *Dragón* y *España*; las fragatas *Júpiter* y *Mercurio*; y los registros particulares *Constante*, *Begoña*, *Santa Ana*, *Loreto*, *Rayo Vizcaíno*, *Gallardo* y *Placeres*.

septiembre. Traían de vuelta 8640775 pesos fuertes, en plata y oro, e infinidad de frutos procedentes de Nueva España.

Los viajes de registro entre España y América se vieron interrumpidos entre 1760 y 1763 debido a la guerra contra Gran Bretaña. Durante ese tiempo al *Dragón* se le ordenó realizar varias patrullas por el Mediterráneo y el estrecho de Gibraltar hasta que llegó la paz en 1763. Al año siguiente retomó sus viajes transatlánticos y en junio de 1764 zarpó de Cádiz rumbo a Veracruz al mando del capitán de navío Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, junto con la urca *Dinamarquesa* —alias *El Jupiter*—, la fragata *Soledad*, la saetía *St. Joseph*, y la barca nombrada *San Juan Bautista*. De contador iba Manuel Riquelme. El *Dragón* llevaba en sus bodegas 2100 quintales de hierro, repartidos en diferentes tipos y tamaños de barras.

Entre los personajes ilustres que se encontraban a bordo durante este viaje figuraban el teniente general Juan de Villalba y tres mariscales de campo. De este registro ha sobrevivido el certificado del maestre de víveres con toda la despensa que llevaba el *Dragón*, incluida la reservada para 120 personas de primera mesa, calculada para tres meses, así como seis cajas grandes con ropa fina, manteles, y servilletas. Esta despensa fue aumentada pocos días después.⁴³ El mariscal de campo Cristóbal de Zayas y Guzmán llevaba su propia generala para él y sus criados, junto con sillas de montar, su escribanía y libros. El otro mariscal de campo embarcado, el mariscal Ruby, llevaba reposteros y libreas, sillas de caballos, la vajilla de plata, instrumentos de música y su propia biblioteca. Por último, el mariscal Antonio Ricardo Carrillo llevaba otra biblioteca en la que destacaban los tratados militares y el libro *Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales*.⁴⁴

La flota zarpó de Veracruz el 9 de abril. Estaba formada por el *Dragón* —capitana—, y por los navíos de guerra *Astuto* —almiranta— y *Glorioso*, junto con las fragatas *Soledad*, *Juno*, *St. Joseph* y la *Dinamarquesa*, fletada por la Real Hacienda. A estos buques se añadió la fragata *Concepción*, que había salido de Montevideo a primeros de marzo. La flota hizo escala en La Habana y zarpó de allí el 29 de mayo

⁴³ *Memoria de aumento de Rancho para el Sr. Marques de Casinas Capitan y comandante del Navio nombrado el Dragon de su Rl. Magd, AGI, Contratación, 1567.*

⁴⁴ Traducida del holandés en 1681 por Alonso de Buena-Maison.

viniendo en conserva los dos registros de Cartagena, *San Francisco de Asís* y *Portoveleña*.⁴⁵ Como era costumbre, además de los registros monetarios, la flota llevaba remesas de cobre, palo de campeche, grana, añil, tabaco, cacao, azúcar, algodón, vainilla y cueros.⁴⁶ Entró en Cádiz el 21 de julio de 1765.

En octubre de ese mismo año el *Dragón* se hallaba sumido en labores de reparación o mantenimiento, pues un estado de las existencias disponibles en el almacén general del arsenal de La Carraca sostenía que no había suficiente jarica, pero que sin embargo, en los almacenes de desarmos había abundante procedente de los navíos *Fénix*, *Rayo* y *Firme*, y de las fragatas *Industria*, *Soledad* y *Concepción*, añadiendo que faltaba completar la arboladura del *Aquiles*, *Terrible* y *Dragón*, los cuales, “por no haberse aún finalizado sus desarmos, no puede saberse de positivo el reemplazo que cada uno necesita”.⁴⁷

Estos trabajos se debieron finalizar en abril de 1766, fecha en la que el *Dragón* se hallaba aún en recorrida,⁴⁸ es decir, finalizando su puesta a punto, pues el 3 de mayo zarpaba de Cádiz junto con el *Nueva España* al mando del capitán de navío Manuel de Guirior, llevando a bordo al nuevo virrey de Nueva España —entre 1766 y 1771— Carlos Francisco de Croix, marqués de Croix, y al cardenal Francisco Antonio Lorenzana, quien había sido nombrado arzobispo de México ese mismo año.⁴⁹ En este viaje el *Dragón* llevaba hierro,

⁴⁵ *Papeletas de entrega correspondientes al Navío “El Dragón”, maestre Gaspar Díaz Covián, que vino de Veracruz con la flota del mando del marqués de Casinas*, AGI, *Contratación*, 2571. El registro continúa en *Registros de venida de las naos que vinieron de Nueva España con la flota del cargo del capitán de navío Marqués de Casinas*, AGI, *Contratación*, 2064A; y en AGI, *Contratación*, 2064B, que es la continuación del anterior. El *Glorioso*, capitán Francisco Tribiño y maestre Antonio Avellán; la fragata *Dinamarquesa* alias *Jupiter*, capitán Henrique Petersen Angels y contador Juan Agustín de Micolta; la *Juno*, capitán Manuel López Bravo y su contador Florencio de Pasos y Aguiar; la *San Joseph*, capitán Joseph Pont y contador Castañeda; la *Soledad*, capitán Juan de Thomasco y su contador y maestre Matheo Petisco; La *Portoveleña*, maestre Juan de Basterra; la *San Francisco de Asís*, maestre José Antonio Boorques; y el *Astuto*, capitán Jerónimo Argomedo y maestre Tomás de Goycochea. Toda la flota entró en puerto el día 21 de julio de 1765, excepto la fragata *San Joseph* que lo hizo el día 29.

⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, n. 31, 30 de julio de 1765, p. 248.

⁴⁷ Quintero González, *La Carraca...*, p. 357.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 367.

⁴⁹ Isabel Arenas Frutos, “La ilustración y el nuevo universo cultural de México en la época del arzobispo Lorenzana”, en *Humanismo y tradición clásica en España y*

acero, vino y aguardiente.⁵⁰ Junto a Croix también iban otros altos oficiales de la administración, por ejemplo Pedro de Rada, un oficial de la Secretaría de Indias que marchaba con su familia.

El *Dragón* arribó en Veracruz el 10 de julio y pocos días después lo hizo el *Nueva España*, que llegó desarbolado⁵¹ por haber sufrido la caída de un rayo.⁵² Después se unieron al navío *América* y otros barcos menores para realizar misiones de corso por el Caribe —al mando por segunda vez de Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas— y para recoger en La Habana un cargamento de mercancías tropicales y monetario destinados a los comerciantes peninsulares.⁵³ De ahí regresó a Veracruz, pero en el camino sufrió las inclemencias del tiempo.

Efectivamente, el día 4 de septiembre de 1766, en su derrota de regreso de La Habana a Veracruz, el navío se enfrentó a una terrible tormenta que casi le hizo naufragar. Puesto que la navegación de las 300 leguas que median entre La Habana y Veracruz se realizaba en unas dos semanas, la partida del *Dragón* desde Cuba pudo haberse producido entre los días 20 y 25 de agosto. En La Habana el comandante Guirior se puso de nuevo al mando del navío. La narración de los hechos la ofreció un clérigo que se encontraba a bordo, fray Juan de Dios, natural de la Córdoba española y miembro de la Orden de Santo Domingo. El dominico compuso un sermón a la virgen del Rosario en agradecimiento por haberse salvado del naufragio.⁵⁴

Siguiendo la narración de los hechos, el *Dragón* navegaba por el seno mexicano cuando le atrapó la tormenta. Desde el 31 de agosto el viento empezó a arceciar y el día 4 de septiembre el viento ya se había convertido en un fortísimo norte que levantaba con furia la

América, Jesús Ma. Nieto Ibáñez (ed.), España, Universidad de León, Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales, 2002, p. 469.

⁵⁰ AGI, *Contratación*, 1567

⁵¹ Desarbolado: Destruído, tronchado o derribado el palo de una embarcación. Desarmar la arboladura.

⁵² Sariego del Castillo, *De Sevilla a Veracruz...*, p. 89.

⁵³ *Revista de Historia Naval*, n. 4, 1984, p. 62.

⁵⁴ *Hacimiento de Gracias a Nuestra Señora la Santísima Virgen María del Rosario, por la libertad, que Consiguio el Navío de Guerra, llamado Santa Theresa, aliàs el Dragòn, Almiranta de la Flota, del temporal y desarbolo, que padeciò en el Seno Mexicano, el día 4 de Septiembre del año de 1766*, Cádiz, imprenta de Pedro Gómez Requena, 1767, Real Academia Española, H-1767-1.

mar y conforme pasaban las horas, el *Dragón* iba perdiendo la batalla contra el viento. Finalmente, el navío, incapaz de aguantar el combate, cedió a la furia del temporal y se le quebraron palos y velas. El *Dragón* quedó prácticamente desarbolado y no había ya esperar otra cosa que el inevitable naufragio. Pero, de acuerdo con el relato de fray Juan de Dios, fue la intercesión de la virgen del Rosario la que consiguió salvar la nave y su tripulación. Tan grande fue el susto y tan hondo el agradecimiento a la virgen, que fray Juan se puso a componer el sermón antes incluso de bajar a tierra, en cuanto el temporal amainó, estando aún en el *Dragón* en su derrota hacia Veracruz. El comandante Guirior tuvo un comportamiento ejemplar durante el temporal y —guiado siempre por la virgen del Rosario—, supo mantener la nave a flote y evitar la catástrofe. Al poco de regresar a Veracruz, el *Dragón* partió para España.

Al comparar el registro de 1766 con el de 1777,⁵⁵ se puede analizar el intercambio de productos que se realizaba entre Europa y América, pues se detalla la lista de los embarcados en Veracruz, puerto de donde zarpó el 30 de mayo de 1767, con Guirior al mando y Miguel de Goyeneche como maestro de plata.⁵⁶ Navegó junto al *América*, las fragatas *Flora* y *Júpiter* y otros barcos menores, entrando en La Habana el 23 de junio con 4 millones y medio de pesos fuertes en oro y plata. Arribó a Cádiz la noche del 28 de agosto, tal y como relató la *Gaceta de Madrid*,⁵⁷ llevando además grana fina, granilla, añil, azúcar, cacao vainillas y cobre.⁵⁸

Junto al virrey Cruillas —que había sido sucedido por el recién llegado marqués de Croix— viajó fray Francisco de Ajofrín, un capuchino de la Provincia de Castilla y residente en el convento Grande de Nuestra Señora de la Merced de la ciudad de México. Ajofrín dejó escrito un diario con las vivencias ocurridas entre su salida de Madrid y su regreso a Cádiz⁵⁹ que constituye un relato preciso y ameno

⁵⁵ AGI, *Contratación*, 2572.

⁵⁶ AGI, *Contratación*, 2064A.

⁵⁷ *Gaceta de Madrid*, n. 36, 8 de septiembre de 1767, p. 290.

⁵⁸ AGI, *Contratación*, 2571.

⁵⁹ *Diario del viaje que por orden de la Sagrada Congregación de Propaganda Fide hice a la América septentrional en compañía de fray Fermín de Olite, religioso lego, y de mi provincia de Castilla, 1766*, Real Academia de la Historia (en adelante RAH), Colección Tolle et lege, t. x, s. 9/3419.

de los viajes transatlánticos a mediados del siglo XVIII. Ajofrín marchó hacia América el 20 de julio de 1763 a bordo de la fragata de guerra *Santa Florentina* —alias la *Perla*—, y regresó ese 28 de agosto de 1767 a bordo del *Dragón*.

En su crónica del viaje, el padre Ajofrín pormenoriza los detalles de la navegación y comunica al lector lo peligroso que resultaba navegar por unas aguas cuyas fuertes corrientes, vientos huracanados, peligrosos bajos y afilados arrecifes, comprometían una navegación que se realizaba aún con base en obsoletas cartas náuticas y geográficas que seguían conteniendo errores heredados de cartas antiguas. Todo esto ponía a prueba tanto a los barcos como a los hombres que los gobernaban. Por ello, por encima de impactantes sucesos de naufragios o accidentes navales, se debe valorar el enorme y verdadero éxito de las incontables travesías oceánicas realizadas entre los puertos de ambas orillas, que condujeron sin percance alguno y con seguridad a los hombres, sus barcos, y sus preciadas cargas.

El *Dragón* zarpó nuevamente de Cádiz el 22 de diciembre de 1768. Iba mandado por el capitán de navío José Blanco Tizón e iba de almiranta de la flota, mientras que por capitana iba el *Santiago la España*, mandado por el jefe de escuadra Francisco Javier Everardo Tilly, marqués de Casa Tilly. Ambos escoltaban a nueve navíos mercantes.⁶⁰ Para su regreso, el *Dragón* zarpó de Veracruz hacia La Habana el 15 de abril de 1769 al mando del maestre Joseph Alonso Enríquez llevando 1 000 toneladas de harina para la escuadra.⁶¹

El estado actual de la investigación no permite precisar si el *Dragón* regresó a Veracruz o si permaneció en La Habana aguardando al resto de los buques de la flota. En cualquier caso, el 27 de abril de 1770 algunos de estos barcos zarpaban desde Veracruz rumbo a La Habana, a donde llegaron el 23 de mayo. La flota iba al mando del marqués de Casa Tilly y estaba compuesta por los navíos *Dragón* y *Santiago la España* junto con dos mercantes. Todos zarparon de

⁶⁰ *Toscano, Aquiles, Neptuno, San Rafael, Pastora, Perla, Santa Ana, Jasón y Nuestra Señora del Rosario.*

⁶¹ *Estado que manifiesta los Buques, Harinas, Miniestras, y demás efectos que de cuenta de S.M. han salido del Puerto de Veracruz para el de la Havana para provisión de la Plaza, y Escuadra desde primero de enero de 1768 hasta fin de abril del presente año, 1769,* AGI, Contratación, 2571, f. 163.



Figura 1. Grabado al cobre de medalla conmemorativa del combate del *Dragón* contra el *Dansik*, Madrid, 1751. © Real Academia de la Historia

Cuba el 4 de junio para llegar a Cádiz el 22 de julio, llevando más de 16 millones de pesos y las acostumbradas cargas de grana, añil, azúcar, palo de campeche, cobre, algodón, tabaco y vainilla.⁶² Según consta en un opúsculo conservado en la Biblioteca Británica,⁶³ el mando del *Dragón* lo ostentaba el capitán de navío Isidoro Latorre, por lo que Joseph Alonso Enríquez debió ser designado a otro buque tras la entrega de la harina en La Habana.

El año siguiente el *Dragón* no emprendió viaje a Nueva España, sino que entre los meses de junio y agosto fue a Canarias junto con el navío *Princesa* para recoger 185 000 reales de vellón con destino a Cádiz. De comandante iba Joseph de Sierra y de contador Tomas Hernández y Arauz.⁶⁴

A través de la correspondencia del virrey Bucareli se conocen importantes detalles de la flota que zarpó de Cádiz el 29 de mayo de 1772. Estaba compuesta esta vez por dos buques de guerra, el *Dragón* de almiranta y el *Santiago la América* de capitana, junto con catorce mercantes,⁶⁵ todos bajo el mando de Luis de Córdova, quien había sido comandante del *América* durante el enconado combate con los navíos de Argel en 1751. La flota entró en Veracruz entre los días 12 y 15 de agosto.⁶⁶ El *Santiago la América* transportaba 1768 quintales de azogue necesarios para las minas de plata mexicanas, según informó Bucareli a Julián de Arriaga el 27 de agosto.⁶⁷ Por su parte el *Dragón* transportó un cargamento de hierro.⁶⁸ Además de esto, capitana y almiranta llevaron la artillería de bronce y hierro que junto con su munición, iba destinada a la defensa de Veracruz y del castillo de San Juan de Ulúa y que ya había sido acordada por el

⁶² *Gaceta de Madrid*, n. 31, 31 de julio de 1770, p. 263.

⁶³ *Nota de los caudales, y efectos, que han conducido de los puertos de Vera-Cruz, y la Havana, los navíos de guerra nombrados Santiago la España, y el Dragon... del mando del Gefe de Esquadra Marqués de Casa-Tilly, sus Maestres Don Phelipe de Montes, y Don Isidoro de la Torre: y de los dos mercantes, que vinieron en su conserva, etc., por Francisco Javier Everardo Tilly y Paredes, Marqués de Casa Tilly, Cadiz, 1770.*

⁶⁴ AGI, *Contratación*, 2874, ramo 7.

⁶⁵ Carmina Sánchez Olea, *La flota y la feria de Luis de Córdova (1772-1773)*, tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Colegio de Historia, 2006, p. 37.

⁶⁶ RAH, Colección Bucareli, 9/4317, f. 1, n. 520.

⁶⁷ *Ibidem*, f. 172r, n. 531.

⁶⁸ *Ibidem*, f. 172, n. 532.

marqués de Croix, el antecesor de Bucareli en el cargo.⁶⁹ Tras su llegada a Veracruz y después de descargar el hierro, el armamento y las municiones, el *Dragón* tenía órdenes de regresar a La Habana con los pertrechos y víveres —solicitados por los diferentes intendentes de la flota, además de 400 000 pesos para las obras de mantenimiento de las fortificaciones y las obligaciones de marina y tierra de Cuba— y permanecer allí junto al resto de los barcos.⁷⁰ Otros barcos de la flota como el *Jasón* (originalmente llamado *Virgen de las Angustias*),⁷¹ el *San Rafael* (alias *Purísima Concepción*), el *Matamoros* (originalmente *San Francisco de Paula*) y el *Vigilante* estaban autorizados para llevar carga de vuelta a España, excepto grana y añil, que se consideraba carga reservada, y sin otro caudal que no fuera el de soldadas y el del asiento general de negros.⁷²

Pero no todos los buques llegaron a Veracruz. Dos navíos de la flota, el *Buen Consejo* (alias *San Fermín*) y el *Prusiano* (originalmente *Jesús, María y José*), se habían perdido al embarrancar la noche del 7 de julio en la isla de la Anguila, en las Antillas Menores, al este de Puerto Rico.⁷³ La flota continuó hasta Veracruz, donde el *Dragón* fondeó y comenzó a descargar la pólvora y municiones para evitar el riesgo de explosión e incendio y evitar a la flota una tragedia. De allí tenía que pasar a La Habana, pero su salida se retrasó hasta el 6 de diciembre de 1772, día en el que partió con los 400 000 pesos para los departamentos de Tierra y la Armada.⁷⁴

Una vez en La Habana se dio orden para que el *Dragón* retornase a Veracruz a recoger los caudales destinados a Nueva Orleans, Santo Domingo, Puerto Rico, Cumaná y la propia La Habana y los llevase a Cuba,⁷⁵ por lo que el navío volvió a Veracruz, entrando en

⁶⁹ *Ibidem*, f. 172v, n. 533.

⁷⁰ *Ibidem*, f. 171, n. 530.

⁷¹ Se da en primer lugar el nombre por el que comúnmente se conocía el barco, ya fuera el propio o el alias.

⁷² *Ibidem*, f. 173-174v, n. 534, 535, 536, 537.

⁷³ *Ibidem*, f. 5, n. 522.

⁷⁴ Índice de las cartas en que el *Exmo. Señor Virrey de Nueva España da cuenta por la Via Reservada de Yndias de las ocurrencias del Servicio en aquel Reyno. Intercalada entre fols. 91 y 92: Nota de las cantidades de Pesos que importan los Situados de las Yslas de Barlovento y se ha remitido a la Plaza de Veracruz en Marzo de de 1773 para dirigirlos a sus respectivos Destinos*, RAH, Colección Bucareli, s. 9/4327.

⁷⁵ *Ibidem*, f. 33v, n. 852 y f. 54v, n. 872.

su puerto el 24 de marzo de 1773. Junto al *Dragón* entró también el mercante *Nuestra Señora de la Concepción*, que había salido de Cádiz el 18 de diciembre de 1772, llevando a bordo al alcalde del Crimen de la Real Audiencia de Nueva España, Francisco Javier Gamboa.⁷⁶

Los graves problemas de la hacienda en España sugirieron que se adelantara la remisión de cualquier caudal disponible hacia la metrópoli y se ordenó a Bucareli su inmediato embarque en el *Dragón* para que zarpara cuanto antes hacia España en solitario, quedando la salida de la flota retrasada hasta octubre por motivos relacionados con el comercio. Habiendo recibido la orden el 13 de abril, Bucareli hizo las diligencias oportunas y reunió, tal y como se le pedía, todo el dinero que pudo, poco más de un millón de pesos. No obstante, era cantidad de poca consideración y mucho el riesgo de exponerlo a los huracanes tan frecuentes en el seno mexicano desde que media el mes de junio. El criterio del virrey, presionado por el comercio español reunido en junta el día 18 del mismo mes⁷⁷ y respaldado por el consejo de varios oficiales superiores como el del propio Luis de Córdova y el de los principales agentes comerciales, le forzó a defender su opinión ante la corte, que no era otra que demorar la salida del navío con el fin de no exponerlo a huracanes y a darle tiempo para reunir más dinero, pidiendo en consecuencia al rey que aprobase su parecer.⁷⁸ De este modo, los agentes comerciales tendrían más tiempo para registrar sus caudales en la capitana y la almiranta de la flota.

Finalmente, su parecer prevaleció y la escuadra de Luis de Córdova zarpó de regreso desde Veracruz el 30 de noviembre de 1773. Estaba formada por seis barcos: tres navíos de guerra —*Dragón*, *Santiago la América* y *Santiago la España* (éste último llegado a Veracruz en agosto)— y los mercantes *Placeres*, *Rosario* y *Portoveleña*. El incluir al *España* como tercer navío de registro se debió a la presión de los agentes del comercio, quienes alegaron una disminución del riesgo

⁷⁶ *Ibidem*, f. 55, n. 873.

⁷⁷ Sánchez Olea, *La flota y la feria...*, p. 147.

⁷⁸ *Copias de Cartas Escritas a la Vía Reservada de Yndias en el mes de Abril de mil secientos setenta y tres por el Exmo. Señor Don Antonio Bucareli y Ursua Virrey de Nueva España siendo secretario de Camara del Virreynato Don Melchor de Peramás*, RAH, Colección Bucareli, s. 9/4328, f. 1, n. 875.

de pérdida que en caso de que se cerniese algún desastre sobre capitana o almiranta, un punto que finalmente fue ordenado por la corona.⁷⁹ Zarparon de La Habana el 24 de enero de 1774 y entraron en Cádiz los días 11 y 18 de marzo. El valor total del situado y mercancías que transportaban los buques ascendía a más de 26 millones de pesos en plata, oro y frutos (grana y añil) y no tan sólo el exiguo millón que la Corona había pedido a Bucareli a principios de año.⁸⁰

El *Dragón* volvió a servir como almiranta de la última Flota de Indias —bajo el mando de Antonio de Ulloa—, siendo su comandante el brigadier Juan Antonio Cordero. Zarpó de Cádiz el 8 de mayo de 1776 con el navío *España* de capitana y quince mercantes, entrando en Veracruz el 25 de julio. Durante el año siguiente se le encomendaron distintas misiones topográficas bajo la dirección de Ulloa, quien entre los años 1776 y 1778 permaneció en Nueva España organizando la flota y tratando de mejorar las comunicaciones con la metrópoli mediante un plan sistemático de mejora de la cartografía, al estilo del trabajo realizado por Jorge Juan en el virreinato del Perú. También intentó levantar un arsenal y un astillero en Veracruz, en la cercana localidad de Coatzacoalcos, siguiendo el ejemplo que él mismo y el propio Jorge Juan habían erigido en Cartagena y con el apoyo incondicional de Antonio Bucareli, con quien le unía una estrecha amistad.

Las actividades de Ulloa en Nueva España se enmarcaron dentro del plan de reformas ilustrado que surgió en España a mediados del siglo XVIII. A partir de la toma de La Habana por los ingleses en 1762 y de la autorización del comercio directo entre los puertos españoles y Cuba en 1765, se hizo evidente la necesidad de contar con cartas náuticas y geográficas más detalladas del espacio americano, pues hasta entonces los planos o cuarterones estaban celosamente custodiados por la Real Escuela de Navegación de Cádiz con el fin de evitar que cayeran en manos enemigas y sirvieran de punto de partida de una amenaza, una postura recurrente de la Monarquía Católica desde inicios del siglo XVI en trabajos de navegación, artillería, fortificación y, en fin, cualquier otra parte del saber que en manos enemigas pudiera causar algún perjuicio a la corona. Los

⁷⁹ Sánchez Olea, *La flota y la feria...*, p. 153.

⁸⁰ *Gaceta de Madrid*, n. 13, 29 de marzo de 1774, p. 118.



mapas elaborados hasta entonces contenían abundantes errores y no recogían de manera sistemática las profundidades de las distintas derrotas, por lo que existía un elevado riesgo de que un buque quedase varado en algún punto de la ruta. El litoral era lo más ajustado de estos mapas y aun así no era riguroso en la mayoría de los casos. Sin embargo, el desarrollo experimentado por la ciencia ilustrada permitió educar nuevas generaciones de oficiales formados en academias dotadas de bibliotecas especializadas y de laboratorios científicos que junto con las innovaciones tecnológicas permitieron unas observaciones más detalladas realizadas mediante sondeos precisos, escalas ajustadas, fidelidad en la demarcación del relieve costero y unas mediciones ajustadas a coordenadas de latitud y, cada vez con mayor precisión, longitud, todo ello sustentado a partir de la expedición de Jorge Juan para la medición del grado del meridiano del ecuador. La elaboración de mapas y cartas náuticas sufrió entonces cambios muy importantes. Oficiales sobresalientes como Jorge Juan o Antonio de Ulloa se formaron de este modo y los trabajos que desempeñaron contribuyeron en gran medida a la formación de nuevas generaciones de marinos. Las expediciones científicas, basadas en estos mismos sólidos fundamentos, contribuyeron a conocer, apreciar y defender los territorios ultramarinos.⁸¹ La guerra contra Francia vino a paralizar todo este proceso cartográfico.

En este contexto es fácil, por lo tanto, comprender los esfuerzos de Ulloa en mejorar las rutas de comunicación entre Cuba y España, así como la extraordinaria labor cartográfica llevada a cabo durante la segunda mitad del XVIII por los buques de la armada en las costas de Veracruz, Campeche, Cuba, Honduras, Puerto Rico o la Florida. Entre 1735 y 1800 se realizaron 60 viajes, comisiones cartográficas o expediciones a América. De la misma forma hay que entender las diferentes expediciones enviadas por Ulloa siendo comandante de la Flota de Nueva España para levantar nuevos y detallados mapas del seno mexicano, un área donde confluían importantes intereses comerciales y estratégicos y por la que discurrían las rutas que enlazaban España con Veracruz, Cartagena, Portobello y La Habana. La península

⁸¹ María Dolores González-Ripoll, "Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII", *Contrastes: Revista de Historia*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, n. 12, 2001-2003, p. 84.

de Yucatán fue recorrida repetidamente entre 1767 y 1788, y la parte meridional del golfo de México fue reconocida en 1777 por orden de Ulloa. El *Dragón* fue el navío elegido para este último cometido. Efectivamente, en mayo levantó el plano de las inmediaciones de la ciudad de Veracruz con las diferentes entradas al mismo, señalando las profundidades.⁸² En junio navegó por las cercanías para trazar el del puerto de Veracruz con el castillo de San Juan de Ulúa.⁸³ Durante los meses de agosto, septiembre y octubre navegó sondando la costa norte de Veracruz, hasta el cabo Rojo,⁸⁴ y entre la punta de Antón Lizardo y el río Tampico (o Pánuco).⁸⁵ Esta travesía también le sirvió para levantar el plano de la costa y de los arrecifes que se hallan en las aguas inmediatas a la punta de Antón Lizardo, que fue finalizado en el mes de octubre (figura 2).⁸⁶ Todos los planos los levantó Sebastián Canel, teniente de fragata y primer piloto del *Dragón*, bajo la supervisión de Ulloa, y fueron corregidos y delineados por el teniente de fragata y oficial delineante Pedro Ribelles y por los pilotos de la armada, los oficiales Antonio Castellán y Manuel Romero.⁸⁷

Tras finalizar esta labor cartográfica, Ulloa ordenó a la flota llevar anclas y poner rumbo a España a mediados de enero de 1778. Entraba en La Habana el 13 de febrero y llegaba a las inmediaciones de Cádiz a finales de junio, echando el ancla el día 29. Llevaba en las bodegas más de 27 millones de pesos. A finales del mes de julio, después de la descarga en Cádiz, el *España* y el *Dragón* se dirigieron a El Ferrol.

Al año siguiente, en 1779, durante el mes de junio, comenzó una nueva guerra contra Inglaterra en la que Francia fue aliada de España. En ese mes zarpo, desde Cádiz, la escuadra al mando del teniente

⁸² AMN, 0009 B 0005. Existe una copia en Washington D. C., con menor detalle, en la Biblioteca del Congreso, bajo el número 90683689.

⁸³ BNE, inv. MR/43/239.

⁸⁴ AMN, 0009 A 0001.

⁸⁵ BNE, MR/43/117; el borrador de la carta se encuentra en: BNE, inv. MR/43/116; y existe otra copia en la Biblioteca del Congreso, con el número 90683609.

⁸⁶ BNE, MR/43/128; hay otra copia en AMN, 0009 A 0016, con igual leyenda que el anterior.

⁸⁷ Ribelles ya firma como maestro de Dibujo en septiembre de 1790, Biblioteca del Congreso, Washington D. C., n. 90683662.

general Luis de Córdova para unirse a la francesa y navegar rumbo a Inglaterra. El *Dragón* zarpó de El Ferrol el 28 de septiembre, junto con cuatro fragatas para patrullar las aguas del golfo de Vizcaya, regresando al mismo puerto a principios del mes de octubre para zarpar de nuevo a mediados rumbo a Cádiz, siendo destinado a las Azores con la misión de encontrarse con la flota de Ulloa y comunicarle que enviase a los navíos *Diligente* y *San Julián* a convoyar al *Buen Consejo*. Si no encontraba la flota, lo tenía que escoltar el mismo *Dragón*. Fue en la derrota hacia la isla de Fayal cuando le sorprendió un fortísimo temporal que le llevó casi a punto de naufragar de no ser porque su comandante, Pedro Autrán de la Torre —hijo del constructor francés que lo había diseñado—, mandó cortar el palo de mesana⁸⁸ y tuvo que llegar hasta Cádiz a fuerza únicamente del trinquete.⁸⁹

Además del golfo de Vizcaya, España tuvo también que defender los territorios americanos de un posible ataque inglés, al mismo tiempo que apoyaba a las colonias inglesas sublevadas de la costa este —la Florida y la Luisiana— y se ponían dificultades a Inglaterra en sus asentamientos de la costa oriental de Campeche y Honduras.⁹⁰ Con este fin zarpó una primera expedición el 7 de marzo de 1780, para reunirse con otra de la Habana y juntas llegar a Veracruz. El 28 de abril, tras las necesarias reparaciones y todavía con el capitán de navío Pedro Autrán al mando, el *Dragón* zarpó de Cádiz rumbo a La Habana con la escuadra mandada por José Solano Bote, formada por 12 navíos y 12 000 hombres,⁹¹ que se dirigía a Cuba a defender América Central de un posible ataque inglés. Después de sortear la flota del almirante inglés George Rodney que le esperaba en las

⁸⁸ Palo de Mesana: mástil que se encuentra más cercano a la popa.

⁸⁹ Trinquete: mástil que se encuentra arbolado más cerca de la proa. *Gaceta de Madrid*, n. 99, 7 de diciembre de 1779, p. 879-881.

⁹⁰ “Relación de lo practicado contra los Ingleses en la costa de Campeche desde el día 2 de Agosto hasta el 5 de Noviembre del año próximo pasado”, *Gaceta de Madrid*, n. 32, 21 de abril de 1780, p. 281.

⁹¹ Los navíos: *San Luis*, *San Agustín*, *Arrogante*, *San Francisco de Paula*, *Gallardo*, *San Nicolás*, *Astuto*, *Velasco*, *San Genaro*, *Guerrero*, *San Francisco de Asís* y *Dragón*; las fragatas: *Santa Cecilia* y *Santa Rosalía*; la balandra: *Duque de Cornwallis*; el chambequín: *Andaluz*; y el paquebote: *San Gil*; transportes: un navío, un pinque, 19 fragatas, seis polacras, trece bergantines, catorce paquebotes y ocho saetías. Se agregaron otras 38 embarcaciones de registro y siete armadas en corso; Fernández Duro, *Historia de la Armada Española...*, p. 286.

Antillas, se unió a la flota francesa en las inmediaciones de la Dominicana el 8 de julio, sumando en total 35 barcos. Sin embargo, a causa de una epidemia de vómito negro (o fiebre amarilla), las dos escuadras se separaron y Solano entró en La Habana el 4 de agosto. Parte de la flota regresó a Cádiz, pero otra parte, entre la que se encontraba el *Dragón*, acompañó al mariscal de campo y gobernador de la Luisiana, Bernardo de Gálvez, a la toma de Pensacola.

En efecto, el 16 de octubre de 1780 zarpó desde La Habana la escuadra de Solano compuesta por 7 navíos: *San Juan Nepomuceno* —de insignia y con Solano a bordo—, *Guerrero*, *Velasco*, *San Ramón*, *San Genaro*, *Astuto* y *Dragón*, que seguía mandado por Aufrán. Con ellos iban las fragatas: *Santa Matilde*, *Santa Rosalía*, *Nuestra Señora de la O*, *Santa Cecilia*, *Caimán* y *San Pío*, y 51 buques de transporte, todos divididos en tres divisiones de 17 buques cada una.⁹² Como tropa de asalto a las órdenes de Gálvez, iban 8 000 hombres, todo ellos para conquistar Pensacola y barrer la presencia británica del seno mexicano. Gálvez iba a bordo de la fragata *Nuestra Señora de la O*, de 32 cañones. Poco después de la partida se aproximó un huracán que terminó por arruinar la empresa el día 18 de octubre, dispersando la flota por todo el golfo. Algunas de las naves tuvieron que dirigirse a Campeche, otras fueron desviadas hacia el río Mississippi y otras volvieron a La Habana. El mismo huracán alcanzó a la flota de Rodney a la altura de las Barbados. Gálvez retornó el 17 de noviembre a La Habana y con gran determinación volvió a juntar un ejército, mientras que Solano reunía la flota y volvía a zarpar el 28 de febrero de 1781 con once navíos,⁹³ llegando a la bahía de Pensacola el 19 de abril.

⁹² Carmen de Reparaz, *Yo solo: Bernardo de Gálvez y la toma de Panzacola en 1781: una contribución española a la independencia de los Estados Unidos*, Madrid, ICI, 1986 (Libros del buen andar, 15), p. 54.

⁹³ *Diario de las operaciones de la expedición contra la Plaza de Panzacola concluida por las Armas de S. M. Católica baxo las órdenes del Mariscal de Campo D. Bernardo de Gálvez*, [¿La Habana?], [¿1781?], disponible en: <https://panzacola.wordpress.com/diario-de-las-operaciones-contra-la-plaza-de-panzacola/>, consultado el 21 de noviembre de 2016. *San Luis*, de 80 cañones —buque insignia que llevaba a bordo a los generales Solano y Cagigal y al enviado especial de Carlos III, Francisco de Saavedra—, *Astuto*, *San Nicolás*, *Asís*, *Paula*, *Magnánimo*, *Guerrero*, *Gallardo*, *San Gabriel*, *Dragón* y *Arrogante*; las fragatas: *Nuestra Señora de la O*, *Santa Clara* y *Santa Cecilia*; y el bergantín *Renombrado*. La escuadra iba acompañada de cuatro navíos franceses: *Intrepide*, *Palmier*, *Destin* y *Triton*; las fragatas: *Andromaque* y *Licorne*; el

Pensacola cayó el 8 de mayo de 1781 y junto a ella toda la Florida Oriental. Quedaron así “sujetos al dominio del rey todos los vastos territorios de la Florida Occidental, y arrojados enteramente los enemigos del seno mexicano”.⁹⁴ Gálvez fue ascendido a mariscal de campo y nombrado capitán general de la Florida y la Luisiana, mientras que Solano fue ascendido a teniente general de la Armada y nombrado marqués del Socorro.

El 28 de agosto de 1781, tras el éxito conseguido en Pensacola, Saavedra se reunió con Gálvez y Solano para discutir los socorros que se habían de enviar a Cartagena de Indias y a la costa de Honduras, continuando la campaña conjunta con los franceses, y acordaron que para el mes de noviembre zarpara un navío y una fragata para tomar en Puerto Rico un regimiento de infantería, trasladarlo a Cartagena y enviarlo después a la defensa de Honduras de acuerdo con las órdenes emitidas por Madrid. El día 12 de septiembre se acordó que un oficial competente fuese a Cartagena a conocer el verdadero estado de la situación y que Saavedra pasase a México para conseguir dinero para la campaña. Cuatro días después, el *Dragón*, procedente de Veracruz, varó “y no se le pudo sacar hasta otro día”. Al *San Francisco de Paula*, que venía de escolta, se le tuvo que hacer señas para que no entrase en el canal, pues tenía grandes probabilidades de quedar también varado. Ambos navíos traían de Veracruz 4 700 000 pesos para el ejército, la marina y otros situados. Finalmente, el 28 de septiembre se confirmó que un navío de guerra fuera a Puerto Rico y que Saavedra pasase a México por el dinero, los víveres y los pertrechos necesarios para la próxima campaña. El navío elegido fue el *San Francisco de Asís*.⁹⁵

En un viaje relámpago, Saavedra partió de Cuba en busca de dinero para la campaña y al regresar se volvió a entrevistar con Gálvez y Solano, quien le comunicó a principios de enero de 1782 que el *Dragón* había ido con la fragata *Clara*, de 36 cañones, a Puerto Rico

bergantín: *Levette*; y el cúter: *Serpent*. Además de 32 transportes con 3 179 hombres de infantería, pertrechos y víveres; Reparaz, *Yo solo...*, p. 56; Francisco Morales Padrón, *Diario de don Francisco de Saavedra*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2004, p. 150.

⁹⁴ *Gaceta de Madrid*, n. 56, 13 de julio de 1781, p. 574.

⁹⁵ *Ibidem*, p. 211, 214-215, 218, 253.

a recoger el regimiento de infantería y transportarlo a Cartagena de Indias, tal y como se había acordado a finales de agosto. Cuatro días después los tres oficiales discutieron sobre la conveniencia de enviar otros cuatro navíos al puerto del Guarico⁹⁶ (actual República Dominicana) y a Guatemala. El día 11, cuando se estaba planeando el envío de las fragatas *Matilde* y *Cecilia*, Solano informó a Saavedra que había concedido su mando al capitán de navío Miguel de Sousa, quien el día 28 de enero efectivamente zarpó rumbo a Guatemala al mando de una pequeña escuadra compuesta por las mencionadas fragatas, dos lanchas cañoneras, algunos bergantines y una compañía de artillería. Sousa regresó con las fragatas el 29 de enero de 1782.⁹⁷

El siguiente objetivo de la campaña fue la conquista de Jamaica, la principal base de Inglaterra en el Caribe. Para ello Saavedra debía acudir con tropas embarcadas en Puerto Plata, y Solano llegaría desde La Habana para juntarse ambos en Cabo Francés, próximo al Guarico, y unirse a la escuadra francesa que había sido enviada al Caribe al mando del conde de Grasse.⁹⁸ Solano entró en Cabo Francés el 8 de abril de 1782 con seis navíos de guerra, 45 transportes y 4500 hombres al mando de Gálvez. Respecto a los otros navíos que componían originalmente la escuadra y que no llegaron a Cabo Francés, Saavedra anotó en su diario: “uno fue a Veracruz, otro estaba en Cartagena, otro salió con el convoy y tuvo que volverse a La Habana porque hacia aguas; de los otros tres uno es inútil y dos quedaron componiéndose”.⁹⁹ Nada dice explícitamente del *Dragón*.

Sin embargo, parece indudable que el navío fue inicialmente con Solano al Guarico y que tuvo que ser uno de los dos navíos que quedaron componiéndose pues a finales de mayo el capitán de una fragata francesa declaró que el *Dragón* había atracado en el puerto del Guarico antes de que su fragata zarpara el 1 de junio, al abrigo de la flota de Solano —compuesta por 12 navíos y una fuerza de tierra a las órdenes de Bernardo de Gálvez— y de la francesa compuesta por 22 buques.¹⁰⁰

⁹⁶ Biblioteca del Congreso, Washington D. C., n. 90683830.

⁹⁷ Morales Padrón, *Diario...*, p. 228, 230, 256-260, 265.

⁹⁸ *Ibidem*, p. 284.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 293.

¹⁰⁰ *Gaceta de Madrid*, n. 62, 2 de agosto de 1782, p. 637.

Desafortunadamente, la campaña de Jamaica tuvo que abandonarse por varios motivos. En primer lugar, por la inminente llegada de la estación lluviosa, que amenazaba con hacer peligrar las escuadras; en segundo lugar, debido a los grandes refuerzos navales que había despachado Inglaterra para la defensa de Jamaica al mando del almirante Rodney; y en tercer lugar, a lo maltrecha que había quedado la escuadra francesa tras el encuentro con el almirante inglés. Todo ello forzó el abandono de la empresa. Al mismo tiempo, sin embargo, al estar toda la escuadra de Rodney concentrada en la defensa de Jamaica, se aprovechó para la toma de Bahamas cuya capitulación se firmó el 8 de mayo de 1782, ante el general Juan Manuel de Cagigal.¹⁰¹

Es probable que el *Dragón* volviese a su base en La Habana durante el tiempo que media entre el verano de 1782 y la primavera del año siguiente. El 22 de mayo de 1783, con el brigadier Miguel Alfonso de Sousa al mando, zarpó por última vez de La Habana rumbo a Veracruz, quedando varado durante la travesía en el Bajo Nuevo de Campeche y hundándose rápidamente en las profundidades del mar.

El naufragio

El *Dragón* zarpó de La Habana rumbo a Veracruz el 22 de Mayo de 1783, junto al navío *San Leandro*, al mando del capitán Diego Mendoza. El día 24 tomó la sonda de Campeche por el paralelo de 23° de latitud, corrigiendo el rumbo para alcanzar los 22° 30' que el piloto del *Dragón*, experimentado en la navegación por el seno, tenía como el más seguro para evitar el riesgo del arrecife de Mujeres —donde tantos buques habían perecido arrastrados por las corrientes—. Ambos navíos gobernaron al OSO hasta el día 26, sondando¹⁰² con frecuencia y hallando conformidad en las latitudes observadas y de estima, lo cual les hizo suponer que no había fuertes corrientes por

¹⁰¹ *Gaceta de Madrid*, n. 74, 13 de septiembre de 1782, p. 759.

¹⁰² Sondar: determinar la profundidad del mar en un lugar mediante la sonda. Sonda: cuerda con un peso de plomo que mide la profundidad de las aguas y determina la composición del fondo; sitio o paraje de la mar cuya profundidad es comúnmente sabida.

más que las diferencias encontradas en la sonda se lo hiciesen dudar. El día 27 se situaron en 21° 56' latitud, demorando el Bajo Nuevo al O 5° S, distancia 99 millas, por lo que gobernaron al OSO con objeto de pasar entre éste y el Triángulo. A las doce de la noche sondaron en 30 brazas y media hora después, súbitamente, varó el *Dragón*, habiendo navegado, según su estima, 39 millas desde el principio de la singladura.

El piloto, confuso con el accidente, no podía decir en cuál de los bajos se encontraban, limitándose a repetir que su cálculo sólo podía haber errado en la velocidad de la corriente que los había hecho avanzar prodigiosamente. Inmediatamente el brigadier Miguel de Sousa, al mando de ambos navíos, hizo disparar cañonazos y hacer señales para evitar que el *San Leandro* también quedase varado. Después, caladas vergas¹⁰³ y masteleros, y reconocido el fondo por debajo de las embarcaciones, se descubrió que el *Dragón* había varado en el Bajo Nuevo y que se hallaba agarrado sólo de proa,¹⁰⁴ teniendo a muy corta distancia 5 brazas de agua por la popa. El viento era bonancible y la mar llana, circunstancias que hicieron nacer la esperanza de poder sacar el buque rápidamente y sin avería.

Tras tender por la popa un ancla y tres anclotes y alijar la artillería de proa y otros pertrechos al agua, el *Dragón* cedió a los esfuerzos de los cabrestantes,¹⁰⁵ quedando a flote, libre, a las 10 de la mañana del día 29 y aproado al viento, que seguía bonancible. Sin pérdida de tiempo se procedió entonces a preparar el aparejo¹⁰⁶ para dar la vela; pero antes de hacerlo refrescó el viento levantando la mar que empezó a romper con estruendo en el bajo, poniendo de nuevo al navío en peligro. Aunque se tendió otra ancla para eludir el peligro, ésta y las anteriores comenzaron a garrear¹⁰⁷ y luego falló uno de los cables. A las 10 de la noche el buque estaba otra vez con la popa sobre las piedras, dando tales sacudidas que se presagiaba su destrucción.

¹⁰³ Verga: palo puesto horizontalmente en un mástil que sirve para sostener una vela.

¹⁰⁴ Proa: Parte delantera del buque.

¹⁰⁵ Cabrestante: Aparato para llevar las anclas y cobrar cabos en otras faenas de fuerza.

¹⁰⁶ Aparejo: denominación general, que incluye la arboladura, las velas, la jarcia firme y la de labor; conjunto de motones y cabos que permiten multiplicar la fuerza.

¹⁰⁷ Garrear: ir a la deriva un barco por resbalar su ancla sobre el fondo.

También fallaron las amarras del *San Leandro* que había fondeado con dos anclas en 28 brazas de profundidad y a 3 millas de distancia del bajo, viéndose comprometido por no desamparar a su compañero. Consiguio mantenerse a la vela a barlovento y enviar sus tres embarcaciones en auxilio del *Dragón*, que después de inútiles esfuerzos para mantenerse adrizado, se había tumbado sobre una banda y llenado de agua, obligando a la tripulación a abandonarlo sirviéndose de sus propios botes, de los del *San Leandro* y de varias jangadas¹⁰⁸ hechas apresuradamente. La mar se había vuelto considerablemente gruesa y el *San Leandro*, sotaventado¹⁰⁹ por la corriente, se hallaba ahora a 10 o 12 millas, una distancia muy difícil de cubrir para las pequeñas embarcaciones sobrecargadas de gente. Los botes consiguieron alcanzar al *San Leandro*, pero no así las jangadas en las que se habían repartido 60 hombres, que acabaron por perderse. El *San Leandro* navegó hasta el día 1 de junio por las inmediaciones, con vigías en los topes con el fin de localizarlas, pero la búsqueda resultó inútil. Ese mismo día, reunidos en junta los oficiales de ambos buques y considerando que los víveres del *San Leandro* no alcanzaban para el sustento de todos, determinaron seguir la derrota a Veracruz para desde allí despachar rápidamente un buque menor para socorrer a los naufragos. Sin embargo, cuando efectivamente lo hizo y llegó al lugar de los hechos no encontró vestigio alguno del *Dragón*, ni de las jangadas, ni de los 60 hombres que habían subido a ellas.

Tras el desastre y al llegar a Veracruz, Sousa mantuvo el mando y condujo una remesa por valor de 25 millones de pesos y otros 15 millones en frutos del comercio hasta La Habana, donde permaneció por orden del rey en espera del consejo de guerra que se tenía que formar con el fin de dictaminar las causas del naufragio y sobre la conducta del comandante. En diciembre de 1783, Sousa entregó el mando del *Dragón* al capitán de navío Fernando Angulo, comandante del *Septentrión*, y quedó bajo arresto domiciliario hasta la resolución del consejo de guerra,¹¹⁰ que se celebró en La Habana el 30 de enero de 1784, presidido por Francisco de Borja, marqués

¹⁰⁸ Jangada: pequeña embarcación de pesca tradicional de Brasil.

¹⁰⁹ Sotaventarse: ir o caer a sotavento.

¹¹⁰ Archivo General de la Marina Álvaro De Bazán, Viso Del Marqués (en adelante AGMAB), Ciudad Real (España), Expediciones a Indias, I.

de Camachos, comandante general de la flota. Durante el arresto de Sousa, el mando de la flota también lo detentó Angulo.

El consejo de guerra fue solicitado personalmente por el propio Sousa a la corona. Como fiscal del proceso se designó al capitán de fragata Ambrosio José Justiniani, quien tomó las declaraciones a los testigos, mientras que Sousa ejerció de su propio defensor. Tres fueron los puntos a considerar por el fiscal: la derrota del barco, las maniobras que se realizaron para salvarlo y el socorro de las víctimas. Para ello Justiniani empezó tomando declaración a los pilotos y oficiales de ambos navíos, pero como el *San Leandro* estaba esperando tiempo favorable para zarpar a Cádiz, el proceso inició con las declaraciones de su primer piloto, Juan José Salamo y de su capitán, Diego de Mendoza. Después declararon los tres pilotos del *Dragón*: su pilotín, Fernando Vayar, el segundo piloto, José Moreno, y el primer piloto, Francisco Pajares, quienes reconocieron que el navío se encontraba fuera de su posición debido a las fuertes corrientes que le habían adelantado hacia el oeste y que a pesar de que durante la travesía se había corregido la derrota, el *Dragón* se encontraba “35 leguas más adelantado de lo que se pensaba; efecto nada equivoco de una prodigiosa corriente al O o al OSO”. Pajares añadió que el comandante le recriminó la varada. La opinión de los pilotos contrasta con la de la oficialidad del navío, pues a la pregunta sobre la causa del naufragio los oficiales de rango superior contestaron que “lo ignoraban”.

Una vez acabadas las declaraciones dio comienzo la defensa de Sousa, quien argumentó que las fuertes corrientes, imposibles de prever en las cartas náuticas, les habían empujado precipitadamente, impidiéndoles saber que se hallaban a 36 millas al oeste del bajo. Por ocho votos en contra se absolvió de todo cargo al comandante Sousa y, consecuentemente, el dictamen del marqués de Camachos fue dejarlo libre de todo cargo y culpar, en su lugar, al piloto de la tragedia. El 1 de enero de 1784, el marqués de Camachos ponía su rúbrica a las actas del consejo de guerra y las enviaba a Madrid, directamente a la mesa de Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Sousa regresó a España en el navío *San Felipe*, desembarcando en Cádiz el 18 de julio de 1784.¹¹¹

¹¹¹ AGMAB, 620/1183.

Catorce años después de los hechos, se realizó el informe *Noticias importantes para la navegación en el Seno Mexicano, y otros puntos de la América Septentrional*, redactado por Manuel Laso de la Vega para Joaquín de Valderrama, vizconde de Rías y director del Cuerpo de Pilotos. El informe fue finalizado el 31 de agosto de 1798,¹¹² y en un par de líneas viene a explicar el motivo por el que el *Dragón* quedó varado.

Este informe ofrece una detallada descripción de la navegación por el seno mexicano, incluyendo evidentemente la sonda de Campeche. De acuerdo con el consejo de guerra realizado a Sousa, el *Dragón* zarpó de La Habana rumbo a Veracruz siguiendo la derrota que entraba por la sonda. Laso de la Vega afirma que dicha derrota pasaba por el canal entre los accidentes del Triángulo (al sur), y el Bajo Nuevo (al norte). La vía más segura para salir entre los bajos era un placer¹¹³ de arena y piedra situado por el paralelo 21° 25'. Sin embargo, según Laso, las antiguas derrotas indicaban prematuramente la salida para alcanzar la altura del meridiano de la Desconocida (al este, en la costa de Campeche), lo que llevaba a los barcos a tener un error de seis o más leguas hacia el oeste, error que los pilotos siempre atribuían a las fuertes corrientes que les empujaban en esa dirección, resultando de ello graves consecuencias. De acuerdo con sus rumbos, este fue el motivo que llevó al *Dragón* a quedar varado, pues cuando al hablar de la derrota por el meridiano de la punta de la Desconocida, dice Laso: “y me atrevo a decir que la pérdida del navío de guerra el *Dragón* fue procedida de la confianza que tenía de estar más al E. según la longitud en que se situó en el meridiano citado que dicen las derrotas”.¹¹⁴ Es decir, como se ha señalado, el primer piloto del *Dragón* pensó que debía estar navegando seis o más leguas al este de lo que realmente lo hacía, hecho que explicaría su relato al consejo de guerra al decir que se sentía “confuso con el accidente”, sin poder explicar “en cuál de los bajos se encontraban, limitándose a repetir que su cálculo sólo podía haber errado en la velocidad de la corriente que los había hecho avanzar prodigiosamente”, hacia el oeste. Es decir, un error de cálculo derivado de antiguas cartas marinas fue lo que condujo a un fatal

¹¹² AMN, l. 469.

¹¹³ Placer: banco de arena o fango.

¹¹⁴ *Ibidem*, f. 262v.

desenlace a un navío que había surcado los mares durante casi cuarenta años. Qué razón tenía el padre Ajofrín cuando aseguró en su diario que los pilotos “se aturden y vuelven locos” al navegar por las aguas del seno mexicano.

ANEXO 1

RUTAS REALIZADAS POR EL *DRAGÓN*, CON LOS AÑOS, LOS PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO, LOS COMANDANTES AL MANDO, ACCIONES DE GUERRA Y OBSERVACIONES PERTINENTES

<i>Año</i>	<i>Puerto de origen</i>	<i>Puerto de destino</i>	<i>Comandante</i>	<i>Acto de guerra</i>	<i>Observaciones</i>
1744	—	—	—	—	Se construye en el astillero de La Habana
1745	—	—	—	—	
1745	La Habana ca. 15 de mayo	Cabo Catoche	Jose Antonio de Herrera	Combate a dos balandras inglesas	Las balandras huyen
1745	La Habana 29 de octubre	Sonda de las Tortuguillas	¿Manuel de Paz?	—	Escolta de navíos de registro
1745	La Habana 19 de noviembre	Cayo de Sal	Manuel de Paz	—	El <i>Dragón</i> vara cerca del Cabo de San Antonio
1748	La Habana en octubre	—	Manuel de Paz	Defensa de La Habana	Combate a Knowles
1749	La Habana después del 13 de mayo	La Coruña 12 de julio	—	—	En solitario, con caudales de Inquisición
1751	Cádiz noviembre	Cádiz diciembre	Pedro Fitz-James Stuart	Patrulla contra el corso	Combate al <i>Dansik</i> y al <i>Navío Nuevo</i>

<i>Año</i>	<i>Puerto de origen</i>	<i>Puerto de destino</i>	<i>Comandante</i>	<i>Acto de guerra</i>	<i>Observaciones</i>
1752	—	—	—	—	En carena en Ferrol
1753	Cádiz 25 de abril	Veracruz 27 de junio	Francisco Cumplido	—	Armas, azogue y mercancías
1753	Veracruz	Cádiz 30 de marzo de 1754	—	—	Registro y frutos
1754	Cádiz 5 de septiembre	Veracruz	Blas de Barreda	—	Refuerzo de la Armada de Barlovento
1760	—	Cádiz	Isidoro del Postigo (asume el mando el 29 de enero)	—	—
1760	Cádiz fin de junio	Veracruz 4 de septiembre	¿Isidoro del Postigo?	—	En la flota de Carlos Reggio
1761	Veracruz 3 de mayo	Cádiz 12 de septiembre	—	—	Registro y frutos
1760 1763	¿Cádiz? —	¿Cádiz? —	—	Vigila el estrecho de Gibraltar	Guerra entre España e Inglaterra
1764	Cádiz junio	Veracruz	Juan Pérez de Alderete	—	Cargamento de hierro
1765	Veracruz 9 de abril	Cádiz 21 de julio	—	—	Registro y frutos
1765 1766	Cádiz (La Carraca)	— —	— —	— —	En carena (octubre 1765-abril 1766)



<i>Año</i>	<i>Puerto de origen</i>	<i>Puerto de destino</i>	<i>Comandante</i>	<i>Acto de guerra</i>	<i>Observaciones</i>
1766	Cádiz 3 de mayo	Veracruz 10 de julio	Manuel de Guirior	—	El Marqués de Croix y Antonio Lorenzana a bordo
1766	Veracruz	La Habana	Juan Pérez de Alderete	Acción de corso en el Caribe	Transporte de mercancía
1766	La Habana	Veracruz ca. 22 de agosto	Manuel de Guirior	—	Sufre un Norte
1767	Veracruz 30 de mayo	Cádiz 28 de agosto	Manuel de Guirior	—	El marqués de Cruillas y el P. Ajofrín a bordo
1768	Cádiz 22 de diciembre	Veracruz	José Blanco Tizón	—	Escolta a nueve mercantes
1769	Veracruz 15 de abril	La Habana	Joseph Alonso Enríquez	—	Transporte de 1 000 tn. de harina
1770	La Habana 4 de junio	Cádiz 22 de julio	Isidoro Latorre	—	Registro y frutos
1771	Cádiz junio	Canarias agosto	Joseph de Sierra	—	Registro
1772	Cádiz 29 de mayo	Veracruz 15 de agosto	—	—	Hierro, artillería y munición para San Juan de Ulúa
1772	Veracruz 6 de diciembre	La Habana diciembre	—	—	Caudales diversos
1773	La Habana	Veracruz 24 de marzo	—	—	Caudales diversos

<i>Año</i>	<i>Puerto de origen</i>	<i>Puerto de destino</i>	<i>Comandante</i>	<i>Acto de guerra</i>	<i>Observaciones</i>
1773	Veracruz 30 de noviembre	Cádiz 18 de marzo de 1774	—	—	Registro y frutos
1776	Cádiz 8 de mayo	Veracruz 25 de julio	Juan Antonio Cordero	—	Registro y frutos
1777	De mayo a octubre	—	—	—	Labores cartográficas
1778	Veracruz enero	Cádiz 29 de junio	—	—	Registro y frutos
1779	El Ferrol 28 de septiembre	Cádiz	Pedro Autrán	Patrulla el golfo de Vizcaya y Azores	Sufre un temporal
1780	Cádiz 28 de abril	La Habana 4 de agosto	Pedro Autrán	Defensa de América Central	En la escuadra de Solano de 12 navíos
1780	La Habana 16 de octubre	Pensacola	Pedro Autrán	A la toma de Pensacola	La flota no alcanza Pensacola
1781	La Habana 28 de febrero	Pensacola 19 de abril	—	A Pensacola por segunda vez	Pensacola cae el 8 de mayo de 1781
1781	Veracruz septiembre	La Habana	—	Transporte de monetario	Vara cerca de La Habana
1782	La Habana enero	Puerto Rico	—		Transporte de tropas
1782	La Habana	El Guarico 8 de abril	—	Transporte de tropas	En el Guarico compo- niéndose



<i>Año</i>	<i>Puerto de origen</i>	<i>Puerto de destino</i>	<i>Comandante</i>	<i>Acto de guerra</i>	<i>Observaciones</i>
1783	La Habana 22 de mayo	Veracruz	Alfonso de Sousa	—	Vara y se hunde en el Bajo Nuevo, en la sonda de Campeche entre el 29 de mayo y el 1 de junio