

LAS ISLAS CANARIAS EN LA CORRESPONDENCIA DE LOS CÓNSULES GENOVESES EN CÁDIZ

Sandro Pellegrini
(Traducción: D. Jesús Luna Padilla)

PRÓLOGO

El contenido de esta ponencia trata de la correspondencia consular genovesa enviada desde Cádiz a la capital del *Serenísimo Dominio* por los cónsules residentes en la ciudad gaditana.

La presencia de un Consulado génoves en Cádiz data de 1522, cuando los intereses genoveses estaban representados por el cónsul Cristoforo Maruffi, y duró hasta el 1885, año en que acabó la historia de Génova como capital de una República autónoma, cuando la función consular estaba desempeñada por Andrea Gherardi.

Tres siglos casi de presencia oficial en una localidad importante que constituía una verdadera y propia “puerta del océano” desde que se controlaba el tráfico directo hacia los puertos del Norte de Europa, del Báltico, de Inglaterra, de los Estuarios, de África, y sobre todo, hacia los del Nuevo Mundo.

Entre las más de 1.300 cartas del consulado genovés de Cádiz hemos extraído unas cuarenta que se referieren a las navegaciones hasta o desde Canarias. Las hemos resumido en las páginas que siguen.

La primera carta consular en la que se cita el Archipiélago está fechada el 7 de agosto de 1689. Refería que el capitán de la *Santa Rosa* había zarpado para las Canarias “sin haber dejado en tierra, como prometió, el depósito de los dos tercios acostumbrados y el manifiesto original...”. El cónsul de la época, que se llamaba Gerolamo Pavía, subrayaba que él tenía la idea de condenar a aquellos comandantes que tenían un comportamiento incorrecto, “a dichos gastos por entender que no estaban obligados a ello, habiendo obrado los capitanes en contra de su dictamen”. El comandante de la nao, San Giovanni Battista, no quería, “en modo alguno, atenerse a lo juzgado” y el cónsul subrayaba que los Genoveses buscaban sólo el beneficio, fingiendo no saber que, junto a las sumas satisfechas, se debían pagar también los gastos, y pedía a la Serenísima “darme a conocer su opinión, sea de aprobación como de desaprobación, sobre dicha sentencia...”. Continuaba sosteniendo que no tenía noticias de guerra sino sólo las que aparecían en los periódicos.

Con la confirmación de haber recibido y agradecido las felicitaciones de los Serenísimos Colegios sobre su comportamiento en la cuestión de los “capitanes nacionales” se abre la carta consular, enviada a Génova el 4 de septiembre de 1689. El cónsul Pavía agregaba que había regresado de las Islas Canarias la nave

Santa Rosa, trayendo al Jefe de la guarnición de aquellas islas y hace dos días ha zarpado para Ceuta, conduciendo al mismo, que queda allí como Gobernador o Capitán General de la Plaza.

La embarcación genovesa había traído a Cádiz a Francisco Velasco “hijo del Almirante de Castilla, que viene como Gobernador”. Apenas el barco hubo tocado en Cádiz, recordaba el cónsul,

tuvo que atenerse a la consabida sentencia, restituyendo los dos tercios defraudados, por ser así de derecho [...] Continúa con el mayor vigor el asedio de Larache por los moros, que han llegado ya a un tiro de pistola de sus murallas [...]

Se esperaba la llegada del Rey Moro, que debía llevar consigo un refuerzo de otros 12.000 musulmanes. La resistencia española, sostenía Pavía, tenía algo de milagrosa y escribía que “el Gobernador había declarado que no se rendiría antes de haber rendido él su alma a Dios”. El presidente de la Casa de Contratación se estaba moviendo con toda diligencia para cumplir la orden real de “organizar un convoy para América, aunque los capitanes continuaban diciendo que las naves necesitaban aparejos”.

Los trabajos de carena de doce buques españoles habían tenido que ser al fin encomendados a la responsabilidad de dos Diputados del Consulado de Sevilla y un “ministro del Rey”. Era ésta la primera noticia facilitada por el Consulado gaditano en la carta firmada por Pavía el 9 de julio de 1690. A las mismas personas se había encomendado la función de proveer a los estipendios de los tripulantes, disponiendo enseguida 70.000 reales de a 8, de los 400.000 que debían ingresar cuando la Corte española hubiera decidido conceder el derecho de importación-exportación a las mercancías francesas. Según la voluntad de Madrid, los buques deberían estar preparados para partir hacia mediados de octubre. Entre tanto se hablaba de suspender todas las causas de contrabando relativas a la manipulación de mercancías procedentes de Francia. El transporte de los “dineros vivos” (o sea, monedas acuñadas) para Nueva España, sobre naves al efecto, fue suspendido y asignado a las naves de registro. El convoy de los galeones había llegado a las Canarias después de 8 días de navegación. Se había conocido el avance de tropas francesas en Cataluña, paradas a poca distancia de Barcelona. Los españoles les habían puesto 5.000 infantes y 2.000 caballos, cuyo número resultaba inferior al de las tropas atacantes y visto que no habían podido realizar una oposición eficaz, habían pensado en retirarse. Las naves que habían conquistado la fortaleza de “Larache, han puesto cerco a la de Masagan dominada por Portugal” que se consideraba inexpugnable.

Corría el 28 de julio de 1691 cuando el Cónsul Pavía dictó el siguiente texto: “La Armada de esta Corona (ha pasado) de los Cabos (con dirección a) Cataluña; para defender aquel condado, amenazado por la Armada de Francia”. Y continuaba:

Sé me ha referido, confirmando lo que Gio Batta Berenzone, de esa nación, capitán de la nave S. Giovanni Battista, llegada a esta bahía últimamente, procedente de Londres, me había expuesto el día 17 del referido mes que, cuando nevegaba a la altura de arenas gordas a una distancia de ocho o diez leguas, viendo que sus dos apoyos, el capitán Nicoló Tisi y otro livornés, se habían separado de la nave Nostrs Signora delle Vigne, al mando del capitán Franco Filippo Staggeno, para seguir a distancia su viaje a ese puerto, pretendiendo ellos hacer lo mismo y gozar de su compañía, les fue denegado e impedido violentamente por la mayor parte de sus marineros, unos con palos, otros con ganchos y otros con armas blancas, con ánimo de quitarles la vida, si no desistían de su propósito...

Entrando en Cádiz, el capitán genovés quería denunciar a sus hombres por amotinamiento, pero el Cónsul lo desaconsejó, ya que se habría puesto en riesgo de perder no sólo la tripulación sino de verse en la imposibilidad de conseguir enrolar otra. Les dio, en cambio, otro consejo: “de reservar esta información hasta ahí (o sea en Génova), con lo que tendría la seguridad de menores intervenciones” por parte de los Españoles. En esta oportunidad Pavía afirmaba:

nuestra marinería siempre ha sido difícil pero, en estos momentos, vista la prosperidad de que ahora goza por la escasez de navegación inglesa, holandesa y francesa, se ha vuelto insufrible y difícilmente se puede adaptar al estricto cumplimiento de las reglas marítimas...

A su juicio, los Genoveses cometían un grave error siempre que daban a conocer en tierra sus propias rutas y las mercancías que transportaban en sus naves. La carta continuaba diciendo que, por una embarcación llegada de las Canarias, se había sabido que los galeones habían entrado en Portobelo en noviembre; que a principios de enero había llegado a Panamá la suma de 40 millones de reales; que el descanso había terminado en marzo y que, en aquel mismo mes, los galeones habrían empezado a cargar para España. En tal caso, se podrían esperar en Cádiz en el mes de septiembre. El galeón *Santa Cruz*, que se pensaba que había naufragado, se encontraba, en cambio, a salvo en Cartagena “preparándose para seguir su viaje a esta bahía [...] en unión a dichos galeones”.

Con fecha 30 de septiembre de 1691, los Serenísimos fueron puestos al día sobre el hecho de que los 180.000 reales de a 8, secuestrados en la casa del arcediano, habían acabado en manos de la justicia española “por falta de defensa”. En Madrid había aparecido un personaje impreciso que sostenía que parte del dinero le pertenecía, pero sin poderlo demostrar... El Cónsul esperaba que el litigio se cerrase con el secuestro del dinero y con la liberación de las personas. En el estado actual, se quedaba a la espera de nuevas disposiciones reales sobre el tipo de mercancías que se podrían embarcar en los buques genoveses y se estaba organizando la acostumbrada flota a enviar a las aguas de las Azores a proteger al convoy americano “para eludir todo peligro de atentado de los enemigos...”. Estaba prevista, para dentro de pocos días, la salida de un petache con los “dineros vivos” escoltado hasta las Islas Canarias por el buque *Santísima Concezione*, del capitán Vallarino, que acababa de llegar de Ceuta “con los dos capitanes Viviani y con sólo setenta y tres cristianos de la guarnición de Larache”. Se continuaba a la espera de nuevas normas sobre la fabricación “y la génesis” (el origen) de las mercancías extranjeras que podían ser admitidas libremente en España.

Corría el 26 de octubre cuando el cónsul Pavía se lamentó ante los Serenísimos de la falta de respuestas a las cartas enviadas por él a la atención del almirante Mari. Le ha entrado la duda de que, quizás, habrían podido ser interceptadas. Se lamentaba, sobre todo ante los Regidores de la República, de la falta de respuestas sobre el tema “de las consabida fundación de la capellanía y otros intereses nacionales...”. Proseguía informando de que el Mayordomo “continúa con todas sus fuerzas y posibilidades pretendiendo hacerse dueño absoluto de los derechos que van cayendo” y que ha pedido aquí el patrocinio del Gobernador, sosteniendo que no se podía tolerar en España la jurisdicción de la República de Génova “donde ella no debe tampoco mandar en sus súbditos”. El Gobernador le había respondido que en Cádiz la República Genovesa “no se inmiscuye en asuntos de los particulares” y que, cuando fuese requerido “asistiría siempre con su favor a la satisfacción de la República”. Pasando a las noticias marítimas, informaba de la llegada del velero *Città de Génova*, del Capitán Gottardo Castagneto, el cual había “obtenido puntual admisión” y había proseguido su ruta para Lisboa

con un barco comprado en Cádiz al colega Michelangelo Rosso, “con fondos de Nacionales y súbditos de esa República” para ir a cargar azúcar y tabaco “de lo que habrá gran abundancia con la llegada de la flota del Brasil”. La flota de Nueva España había zarpado “el 8 de julio pasado” y, según había contado una nave danesa, había pasado por las Canarias, de donde había continuado el 4 de agosto y se imaginaba que “a estas horas, se considera atracada, a salvo, en el puerto de Veracruz”. Procedente del mismo puerto había atracado en Cádiz, en sólo 21 días, una embarción portuguesa, que había contado que en Veracruz estaba estacionada una formación naval española al mando de Pedro Corbette. Había contado también que a la altura de Gata estaban estacionados cuatro buques franceses y otros corsarios argelinos. El Cónsul continuaba con un consejo preciso: las naves de Genova “tendrían necesidad de un convoy de manos públicas (o sea, de una escolta armada facilitada por la República), que ya tuvo en tiempos pasados”.

La regularidad del flujo informativo hacia Génova sufrió una interrupción que nos lleva hasta el 15 de agosto de 1693. De aquella misma fecha se encuentran dos cartas de idéntico contenido por las cuales conocemos el paso por delante de Gibraltar de dos escuadras francesas, entradas “otra vez en el océano”. La noticia fue, posteriormente, considerada como no verdadera porque aquellas naves, salidas de Málaga, se habían dirigido hacia Levante, haciendo pensar que apuntasen hacia Cataluña. La escuadra española, al mando de Pietro Corbette, zarpada de Nápoles, había entrado en el puerto de Mahón, en las islas Baleares, después de 19 días de navegación. Allí se había reunido con 20 galeras “de esta Corona” y toda la formación española había quedado en aguas de aquel archipiélago hasta que los franceses regresasen a sus puertos. El representante consular proseguía con estas palabras:

Se está susurrando que se deberán armar en guerra aquí todos los barcos que sirven (de escolta) a los galeones para el comercio de Indias, al efecto de agregarlos a la Armada Real...

Pero, por la escasez de medios, se puede pensar en una enésima pompa de jabón. La retirada de las naves francesas de las aguas de Cádiz había propiciado el regreso a aquella ciudad de muchas familias, que se habían alejado por miedo. Algunas pequeñas embarcaciones habían salido al mar abierto para avistar “las naves que se están esperando de Buenos Aires y que ya debían haber aparecido...”. Otras se habían dado a la vela para esperar la flota que estaba al llegar de Nueva España, cuya entrada estaba prevista entre octubre y primeros de noviembre: probablemente, las dos formaciones se habrían encontrado en aguas de las Canarias. Una nota advertía que la carta había sido entregada el día siguiente a la nave del capitán Germano, que se encontraba ya fuera de la bahía de Cádiz con dirección a Génova.

La carta consular del 22 de noviembre de 1693, (última de aquel año en los archivos genoveses) se inicia contando un incidente ocurrido a una nave al mando del capitán Gazzo que se había encontrado con una nave pirata inglesa a la entrada de la bahía de Cádiz. El Gobernador español había colaborado para liberarla y el cónsul prometía entregarle “una muestra de agradecimiento, lo que efectuaré quizás dentro de dos días...”. Continuaba diciendo que corrían voces de que el comportamiento en la continua petición de derechos (en dinero...) nacionales era “indecoroso para la Nación”. La entrada de dos naves en la escala gaditana había traído la noticia de que la flota salida de La Habana había sido dividida en dos por una tempestad que la había sorprendido en el canal de las Bahamas, por lo que las dos secciones se habían perdido de vista. De cualquier forma no se tendría que esperar mucho para su llegada, a menos que “hubiesen ido a tomar puerto a las Islas Canarias, como se puede

conjeturar”. Dos naves españolas, con órdenes reales, habían salido en su busca, mientras que una tercera había ido directamente a las Canarias. Otros siete grandes buques, con dos brulotes de fuego, habían salido para encontrarse con la flota en la zona del Cabo San Vicente. Pavía adjuntaba a la carta una nota, “una primera lista”, de los débitos de los comandantes genoveses, comenzando con lo que debía el capitán Viniano desde 1689, que no era el único que figuraba en los papeles. Las dos naves procedentes de Buenos Aires “más otra procedente de Río de Janeiro”, habían sido forzadas por un temporal “y por el agua que hacían” a poner proa a Lisboa, donde habían desembarcado la carga, obligadas como estaban “a carenar”. En el puerto del Tajo habían entrado también

cinco grandes buques de guerra franceses, de alto bordo y se dice que vienen destinados a demorarse entre los cabos San Vicente y Santa María, con el designio de acechar a la mencionada flota ...

La correspondencia consular del 31 de julio de 1695 tiene un anexo de fecha 8 de agosto. Los Serenísimos genoveses eran informados de que el 24 había llegado “finalmente a esta Bahía el convoy de Holanda, tan esperado, en número de 38-40 barcos, de los que 4 eran de guerra...”. Algunos días después, agregaba el cónsul, se había formado una escuadra con otros barcos holandeses de guerra, anclados en Cádiz, que habría debido de unirse a la formación de la misma nación que ya navegaba por el Mediterráneo con los buques del Almirante Russell. Una flota española había salido hacia las costas americanas: estaba compuesta por 24 buques, de los cuales dos iban a la provincia de Honduras y los otros a las islas de Barlovento y se “quedó en tierra el Conde de Cañete; como Virrey Interino fue nombrado el Obispo de Puebla”. Seguía el comentario: Cañete había perdido los 70-80.000 reales ya ingresados a la Corona. Entretanto la Casa de Contratación y el Consulado estaban organizando enviar galeones durante el próximo mes de agosto. Tras 17 días de viaje había entrado en la bahía gaditana un barco procedente del puerto de “la Orotava, en la isla de Tenerife, una de las Canarias” y había surgido el rumor de que estaba “infestada”. Se había buscado una confirmación de tal rumor, pero las noticias eran discordantes, por lo que se hablaba de una “simple epidemia, al no haberse aplicado ninguna prevención al respecto”. Se daba por cierto que “los Moros de Africa” habían intentado un golpe de mano (por poco no conseguido...) contra Ceuta, en la hora de la siesta. Los asediantes que pudieron poner el pie en la ciudad fueron unos 10 o 12 mil, pero el “Maestre de Campo”, Gregorio Marino, “con la espada y la rodela en las manos, combatió con gran constancia y valor... (y) finalmente obligó a los agresores a retirarse a sus cuarteles”. En el encuentro, los españoles perdieron 130 hombres, entre ellos el propio Martino, con otros capitanes y oficiales, y hubo de 160 a 170 heridos. Las pérdidas de los agresores no fueron conocidas. Después de aquella tentativa, habían salido enseguido de Cádiz y de Gibraltar entre 500 y 600 infantes, “para cubrir las bajas de los muertos e inhabilitados”.

La correspondencia siguiente lleva fecha del 29 de junio de 1698. Con la carta escrita aquel día, el cónsul Pavía informaba a los Serenísimos de que, finalmente, se había efectuado el intercambio de documentos y dinero entre los Magníficos Gio Batta Priaroggia y Gio Battista Panesi “que dio recibo a su satisfacción”. En el puerto habían echado anclas dos embarcaciones mercantes “que se separaron de los galeones y que, por muchos, se temía que hubiesen naufragado” y que en el viaje se habían encontrado con otra nave, procedente de Campeche y dirigida a Canarias. Todas habían hecho escala en el puerto de Matanzas (localidad en la costa de Cuba, a levante de La Habana) “a poca distancia de donde naufragó la almiranta de los Galeones”, de la cual habían sido retirados todos los cañones y la mayor parte del dinero, que debía ser trasladado a la flota de Nueva España, cuyo arribo estaba

previsto para el próximo mes de agosto. Las mercancías del precedente convoy de galeones no habían sido aún desembarcadas por cuanto “el Comercio” no había respondido todavía a la tasación pedida por el Rey, el cual había propuesto que

dicho comercio formase, a su costa, un cuerpo de armada de 30 buques de guerra [...] con el preciso pretexto de mantener ileso su tráfico, tanto en estos mares como en los de las Indias.

El Monarca pedía otra partida de dinero, suficiente para su devolución a algunos particulares, con los cuales había “contraído débitos por sumas bastante relevantes [...] en tiempos de las últimas guerras”. En Sevilla se había celebrado una Asamblea del Comercio, cuya deliberación fue “negarse a todo, porque (de aceptarlo) se hubieran derivado grandes descapitalizaciones y daños considerables”. Se decía que, ante un parecer tan decisivo frente a una enorme pretensión, el Monarca había moderado su petición. La misma asamblea había deliberado suspender la expedición “que se estaba preparando” para el año próximo, junto a los dos barcos destinados a Cuba. Una alarma había hecho saber que el Reino de la Nueva España estaba “escaso de plata y escasisimo de azogue con que extraerla”. Había entrado en el puerto una escuadra de 7 buques franceses y, después de tres días, habían salido otros 6. Se esperaba la llegada de otras embarcaciones de la misma bandera.

LAS CARTAS DEL SIGLO XVIII

El 13 de marzo 1703, Grassi escribía a los Serenísimos declarándose dispuesto a seguir tutelando los intereses del comercio genovés y pidiendo, al mismo tiempo, que lo apoyasen “con su intercesión”. Recordaba, una vez más, que los Hanseáticos, los Ingleses, los Franceses, los Portugueses, los Holandeses y los Flamencos gozaban de privilegios en el puerto de Cádiz, subrayando que en aquella plaza, a falta de un tratado, el comercio genovés era considerado extranjero. Era necesario conseguir para los connacionales los mismos privilegios de que gozaban los comerciantes de otros países. Ojeando las cartas del archivo consular, había emergido que también los predecesores de Grassi habían hecho las mismas recomendaciones, pero tal vez aquellas cartas no habían llegado nunca a Génova y, quizás, faltaban noticias actualizadas, afirmaba el Cónsul, diciendo que los privilegios continuaban existiendo en el puerto de la ciudad de Sevilla pero que, desde que el tráfico se había trasladado a Cádiz, parecía “que se habían enfriado los ánimos de los nacionales para hacer a Vuestras Señorías las mismas consideraciones, como en el pasado...”. No debe olvidarse que las otras naciones habían conseguido sus privilegios con la fuerza de las armas. Se habían ratificado los de Bremen, Danzig, Lübeck y Hamburgo, ciudades de la Liga Hanseática obtenidos en 1607 y reiterados en 1648, recordando que los Flamencos los habían obtenido “como buenos vasallos”, en cuanto súbditos de territorios entonces gobernados por España. A falta de un tratamiento análogo, era el comentario final, “el tráfico genovés en Cádiz está casi aniquilado”. Los tiempos de guerra eran, en aquellos años, los grandes adversarios de los tráficos que, cuando se dirigían al otro lado del océano, podían contar con la complicidad de las autoridades, de los comandantes y de los marinos de las Islas Canarias, que permitían “efectuar el viaje de ida y regreso entro ambos continentes”, como ha puesto en evidencia una estudiosa francesa.

El Secretario del Cónsulado debía escribir, bajo dictado, dos cartas el mismo día 1 de julio del mismo año 1703, firmadas por el representante genovés. En la primera se puede leer una larga crónica de las malas acciones del capitán Sanguineto, que no había pagado los diferentes “derechos” al Rey de España, al cónsul, a la Inquisición, a la Oficina contra el Contrabando, a

la Aduana y a la Capilla de los Genoveses. El cónsul había intentado que no se efectuasen más inspecciones por el Gobernador (evidentemente demasiado severo), ni por el Juez, Marqués de Montecorto. Éste había ido a bordo de la nave de Sanguineto y había acordado con él procurar tener un cuadro poco tranquilizador; había, sin embargo, una buena noticia: gracias a la abundante recolección, el precio del grano estaba descendiendo y al mismo tiempo se estaban haciendo grandes provisiones en los almacenes reales “y de esta necesitan grandemente las Canarias”. Un tema que los cónsules genoveses habían tratado muchas veces era el de la entrega de regalos a las autoridades portuarias, militares, judiciales y civiles de Cádiz. El Gobierno genovés estaba informado y se pedían intervenciones sobre el mismo. Así lo testimonia una instrucción del 9 de julio de 1703, con la cual el Dux, los Gobernadores y Procuradores de Génova advertían al Cónsul de que, sobre los regalos a hacerse por cuenta de los capitanes (de naves)

a aquellos ministros y otros personajes che nos dijo en [...] carta, dejareis que ellos mismos tomen las medidas de hacer o no lo que consideren, sin alentarlos. Por lo que refiere al dinero por cuenta de la Nación, el M. Lorenzo Panesi, dirigido al mismo, lo entregará con las formalidades acostumbradas a F.co María Cardinale, nuevo Mayordomo y cuando encontrase algún reparo en la entrega nos informará. Todo ello os sirve de respuesta a dicha vuestra...

Después de un paréntesis de tres años, encontramos dos cartas del 25 de abril de 1706. Se trata de la respuesta del cónsul interino Tassara a una nota del Gobierno que lo había acusado de haber concedido una patente de navegación a un barco francés, recordándole que aquel tipo de documentos solamente podían ser expedidos por las autoridades competentes de la capital del Serenísimo Dominio y no por los cónsules. Ciertamente, el cónsul genovés no tenía noticia de ello y precisaba que había adoptado aquel comportamiento a petición expresa del Gobierno de Madrid para permitir el traslado, a bordo de una nave neutral, del nuevo Gobernador designado para regir las Canarias y traer a su patria al que estaba a punto de dejar el cargo. El genovés Gio Batta Sartorio había adquirido la nave francesa del Capitán André Rigoud y la había puesto al mando del capitán Gio Batta Ferrari, “ambos de esta ciudad”, o sea genoveses, enrolando una tripulación mixta de genoveses, franceses y españoles, definida como “gentes mezcladas que pasaban”, o sea de forma casual. La patente le fue retirada al terminar el viaje y todo se había hecho en honor de Génova, con vistas a futuros beneficios. El texto continuaba:

ya son conocidas de Vuestras Señorías Serenísimas las angustias de la navegación, de las cuales los navegantes buscan su alivio lo mejor que pueden: los oficiales se ayudan con alguna compra de presas (o sea con la adquisición de mercancías capturadas y puestas en almoneda) por la décima parte de su valor, los marineros extraviados consiguen un empleo y la Nación (genovesa), de alguna forma, comercia, máxime con la presente tranquilidad de esta bahía. Algunos pueden esperar remesas de Génova pero otros no pueden porque se pierden meses con el correo (esto es, en espera de que llegue el correo) y hay otros que andan a la búsqueda de oportunidades. Ello no obstante yo creo que se consideran en peligro, si no hacen el primer viaje a Génova, pero ellos dicen no poderlo hacer por falta de viajes.

El cuadro refleja con claridad la situación en aquel momento de los marineros genoveses en Cádiz.

En fecha 31 de octubre 1706, el cónsul advertía a los Serenísimos de que con la partida de los últimos buques, la bahía de Gibraltar había quedado completamente “limpia”. Se habían dado a la vela 28 “buques ordinarios” de transporte, escoltados por nueve buques militares, con todo el cuerpo armado para el Mediterráneo, aunque no se sabía hacia qué punto habían puesto la proa. Era también desconocido el destino final de los buques ingleses que se habían movido hacia América. Agregaba que los capitanes Vincenzo Bianchi, de Arenzano, y Giovanni Berenzone, de Sestri, “de Poniente”, habían comprado al cónsul de Francia “un barco holandés de presa” y, después de haber obtenido la patente del Senado genovés, se habían dirigido hacia las Canarias con el barco cargado. Al regreso, en las proximidades del Cabo San Vicente, se había encontrado con la escuadra inglesa, que no les molestó, pero un barco, que seguía, retrasado, a aquella escuadra, paró la nave de los dos Genoveses y la condujo a Lisboa porque era mucha la carga de mercancías españolas. Los dos súbditos de San Jorge tenían en mente promover una causa en Londres, porque se encontraban al mando de una embarcación neutral.

La carta del 29 de enero de 1708 se abre con estas palabras:

Encontramos en esta parte incesantes vientos de mar y continuas lluvias, que impiden el progreso para la expedición de la flota y, entre tanto, hace ya tres semanas que está prohibida la salida de embarcaciones neutrales, tanto de esta bahía como de toda la costa de España, sin motivo declarado...

Y continuaba precisando que:

las naves de nuestra Nación que están aquí retenidas son las siguientes: (la del) capitán Gio Luca Masnata, (del) capitán Gio Agostino Carminati, (del) capitán Raimondo Valle, (del) capitán Bernardo Grillo, (del) capitán Vincenzo Bianco y se espera de las Canarias al capitán Bernardo Pintore

agregando que el precio del grano era muy variable y que se vendía a 5 pesos y medio la mina, ya que no había una llegada regular de aquel producto de España porque el pésimo estado de las carreteras impedía su transporte. Esta noticia, después de ser examinada por los Serenísimos Colegios el 12 de marzo, fue traladada, como de costumbre, al Magistrado de la Abundancia que con un nombre tan rotundo se ocupaba en Génova del abastecimiento público.

El primero de abril de 1708, la carta enviada por el cónsul Grassi de Cádiz informaba de que

[...] los temporales están siendo más moderados, de todas formas continúan siempre los vientos meridionales de tal manera que impiden salir del puerto de Sanlúcar a los barcos de gran bordo, detenidos ya desde hace mucho tiempo y las cargas de productos de Sevilla para esta flota continúa en estos puntales y los despachos del Rey sobre su expedición llegan a dicha ciudad de Sevilla.

Los caminos del interior estaban en muy mal estado, impidiendo el regular transporte de granos, cuyos precios subían cada día. Quedaba la esperanza de que, al regularizarse la red de carreteras, se pudieran registrar mayores entradas, determinando una caída del precio. De todas formas era necesario esperar a finales de agosto, en que se efectuaría la nueva recolección, aún incierta. “Los esfuerzos de los moros contra la plaza de Ceuta”, proseguía la

nota, iban en aumento y desde Cádiz iban a salir muchos barcos con tres regimientos de infantería “escoltadas por las otras dos antes citadas. Las Damas, (en realidad Damas de París, nombre de fantasía para definir tres navíos franceses corsarios) retornadas de las Canarias y éstas dos últimas, seguirán haciendo el curso en estos mares, según se dice [...]”. La carta fue leída por los Serenísimos Colegios el 7 de mayo y éstos informaron al Magistrado de la Abundancia sobre la parte que concernía al aprovisionamiento de grano.

El 15 de abril de aquel 1708, el cónsul escribía sobre el arribo a Cádiz, en el curso de la misma mañana, de dos naves suecas llegadas del puerto inglés de Portsmouth “con el convoy de los Aliados (anti-españoles) de casi 300 velas, entre las que unas 20, más o menos, eran de guerra...”. Esta enorme flota se había dividido a la altura del Cabo Finisterre: la mitad, aproximadamente, había puesto la proa hacia las Indias Occidentales y la otra mitad hacia las Orientales. Había llegado también “una pequeña nave, del capitán Paolo Vinedolo, de nuestra Nación, salida de Lisboa... con prisioneros franceses” y trayendo la noticia de que la escuadra salida de Gibraltar el día 6 de marzo, había llegado a las aguas del Tajo el 23, con 20 buques de guerra y 60 de transporte. Teniendo en cuenta que en Gibraltar no habían más, se pensaba que otras se habrían dirigido directamente a Inglaterra. El barco genovés había navegado hasta las proximidades de Cádiz, junto a siete corsarios flesingos que tenían naves de 36 a 70 cañones. En la capital portuguesa se hablaba de cerrar el puerto con una gruesa cadena. A las naves francesas fondeadas en Cádiz se les había propuesto escoltar una flota española hasta las Canarias y se estaba discutiendo sobre la forma y la cuantía del pago. El capitán Lanfranco había llegado a Málaga, navegando con la protección de buques franceses y se pensaba que continuaría con dicha escolta hasta Cádiz.

La carta del 29 de abril de 1708 está compuesta por cuatro páginas, escritas densamente, e informa a los Serenísimos de que los once buques franceses, de los que cuatro estaban armados, habían pasado el Estrecho y estaban llegando, uno tras otro, a Cádiz. Había también dos embarcaciones corsarias de la misma bandera “con un barco holandés apresado y los otros se suponen encaminados hacia las Indias, no sabiéndose si el cuarto corsario seguirá o regresará a esta bahía”. Por la nave holandesa, capturada apenas salida de Lisboa, se había sabido que en aquel puerto permanecían 35 buques de guerra con los que formar la escolta de dos convoyes. Desde allí debía también ponerse en movimiento para Levante una escuadra inglesa mandada por el “general” Loch, con la escolta de algunos navíos llegados del Mediterráneo, pero los portugueses buscaban la forma de oponerse. La carta prosigue tratando sobre el tema de Gibraltar con estas palabras:

la gente que acordona (de cerca) la Plaza de Gibraltar y los paisanos de la campaña, tratan y contratan con dicha plaza –según se dice públicamente– como si todos fuesen de una misma ciudad y ello, no obstante, continúa el impedimento para la salida de las embarcaciones neutrales; este Gobernador lo conoce y lamenta, pero dice no tener remedio, por ser orden del Rey, el cual no debe estar informado.

El capitán Grillo, con su nave cargada de mercancías para las Canarias, se encontraba parado, contra su voluntad, en aguas de Cádiz y el capitán Pintone, que había llegado de las mismas islas con un cargamento para Génova, esperaba conocer qué suerte le tocaría a su colega y a él mismo: no sabían cuanto tiempo tendrían que esperar por el permiso de las autoridades españolas para darse a la vela. El cónsul tenía la esperanza de que el viento favorable, que había permitido a los franceses pasar el Estrecho, habría podido impulsar la nave de Lanfranco al menos cerca de Málaga, porque habían empezado a soplar “los malignos vientos de poniente y hoy continúan borrascosos”. La nota prosigue agregando que una nave

francesa había llegado a Vizcaya desde La Habana en 36 días de navegación. En Cuba estaba fondeada la escuadra francesa, que esperaba a la de Nueva España, consistente “sólo de la Capitana y la Almiranta, con dos mercantes” porque todas las demás se habían quedado en Veracruz. También el regreso de los galeones “estaba sentado sobre las rodillas de Júpiter”, por cuanto el tráfico que venía de Lima estaba en manos de embarcaciones privadas. El grano había aumentado de precio, alcanzando los 8 pesos la mina “con visos de no moderarse antes de septiembre, en caso de buena recolección, de la cual no hay malas noticias”. Un breve *post scriptum* informaba de que se había esparcido la voz de que la flota debía regresar a la parte interior del puerto y que los pilotos habían tomado posiciones en todos los buques, haciendo suponer que la maniobra se efectuaría por la mañana, con la ayuda de la marea.

El mismo cónsul Grassi informaba a los Serenísimos, con una carta del 19 de mayo de aquel 1708, de que el anterior día 6 se había movido de Gibraltar una formación de los Aliados “hacia poniente, en número de 170 buques, aproximadamente, de los cuales 28 son de guerra”. Tres barcos genoveses, de los cuales ya había escrito, debían considerarse “al servicio del Rey”, pero el de Gio Giacomo Grezzo “no estaba provisto para cumplirlo, por ser de nueva compra, no siendo posible aquí encontrar la forma de darle el armamento necesario”. Los otros dos ya habían partido para Cartagena, donde, con otras dos o tres galeras, se habrían puesto en marcha en socorro de Orán,

de donde deberán sacar las familias y gente inútil para llevarlas a Cartagena, paraciendo que el designio de la Corte es el de mandar, con dicho convoy, todo el socorro que sea necesario para mantener dicho castillo durante toda esta campaña [...]

Advertía de que, si la guerra continuaba, se producirían otros secuestros de naves neutrales, genovesas también, como había comprobado el capitán Raimondo Valle, el cual, cuando estaba “viniendo de Génova, fue obligado a dicho viaje con toda la carga”. Se había decidido, después, almacenar la carga de las embarcaciones destinadas al servicio real, en Cartagena, elegida “en calidad de puerto franco”. Por estas razones, todos los comandantes buscaban la forma de dejar el puerto y, aunque les eran ofrecidos 2.500 pesos por algunos fletes forzados, no conseguían completar las tripulaciones, por cuanto la gente estaba aterrorizada ante el peligro de los corsarios. Se había sabido que el capitán Pintone había llegado a las Canarias y que allí se estaba organizando para regresar a Génova.

Fecha el 15 de junio de 1708, una nota informativa contaba que habían regresado los dos buques franceses que habían escoltado al convoy español, acompañándolo hasta 20 millas de las Canarias, con una navegación regular, por lo que “se ha enviado un (correo) urgente a la Corte [...]”.

El día 14 de octubre de 1708, el cónsul hacía referencia al regreso al puerto de Cádiz “de la más ligera de las tres naves corsarias francesas las Damas, con el mastelero de gavia roto y con pérdida de las velas”. ¿Qué le había ocurrido a la embarcación corsaria francesa? Lo explica el mismo Cónsul anotando que, la noche anterior, las tres naves corsarias estaban a la capa en los cabos de África de esta parte del Estrecho [...] (donde) fueron asaltadas, al despuntar el alba, por una escuadra de 20 buques, entre ellos 15 de guerra, del General Lark”. Puesto que las otras dos Damas no habían aparecido, se suponía que habían sido capturadas y conducidas a Gibraltar. De allí, el comandante inglés había hecho salir 15 navíos “para bloquear el puerto de Mahón”. Entre tanto, había llegado una orden real,

para que fuese confeccionada una relación de todas las familias de esta Plaza, tanto en su cantidad como en cuanto a la calidad de sus capitales, a cuya ejecución se había dado comienzo.

Una tartana francesa, llegada de las Canarias tras 17 días de navegación, informó de que estaba saliendo de aquellas islas la nave genovesa del capitán Bernardo Grillo con dirección a Cádiz y que no había noticia alguna de la flota de galeones.

El día 7 de febrero de 1709, el cónsul Lorenzo María Grassi informaba de la llegada a Cádiz, en ocho días, de la nave del capitán Lanfranco, procedente de Lisboa,

sin haber encontrado a nadie en su viaje y sin novedades particulares y no trayendo carga para aquí, por lo que deberá proseguir hacia (el) puerto (Génova) con mucha carga de Lisboa.

De Portugal había llegado también una pequeña embarcación con grano, que se vendía a precio un 30% menor que el “de la tierra”, o sea del recolectado en España, de donde continuaba llegando poco. La nave del capitán Lanfranco continuaba anclada en Cádiz a causa del mal tiempo, mientras que una más intrépida nave-aviso francesa había salido para Cartagena de Indias, acompañando a una embarcación destinada a las Canarias y a Buenos Aires.

La correspondencia del 31 de marzo de 1709 contenía aún noticias sobre la carestía alimenticia que continuaba, afirmando que la falta de grano sería total en el mes de abril. Ya el precio había llegado a 16 pesos por cada mina, “siendo su precio ordinario dos pesos”, recordaba Grassi, el cual subrayaba que la crisis más grave afectaba a la ciudad de Ceuta. Una nave francesa había llevado desde Canarias la noticia de la muerte de cerca de 2.000 personas de la flota hispano-francesa, recién llegada “a Veracruz, por un mal que allí llaman vómito negro”.

Fecha el 22 de septiembre del 1709 otra carta tomó el camino de Génova para informar de que el nuevo Capitán General de Andalucía, don Francisco Manrique, había llegado a El Puerto de Santa María, procedente de Ceuta. También el Gobernador partiría en noviembre para una nueva sede, siendo sustituido por el que se encontraba entonces en las Canarias. Las fuerzas aliadas desembarcadas en Gibraltar estaban tranquilas “sin ninguna preocupación”. La Corona había impuesto una tasa de 12 reales sobre cada casa y había pedido un anticipo de 50 mil pesos a los titulares de los derechos reales.

La carta del 9 de julio de 1713 informaba de la salida de los galeones hacia América, escoltados por naves de guerra inglesas “hasta la altura de las Canarias”, después de que se hubiesen dado al viento todas las otras naves, comprendidas las de Génova de los capitanes Viniano y Oneto. Se estaba descargando sólo la capitana de un convoy procedente de América “y ya se está preparando el de la segunda nave, con mucha lentitud e inspección”.

El 2 de abril de 1720, el Cónsul escribió a Génova para contar que se había difundido la voz según la cual a la nave del capitán Sanguineto, salida para Lisboa, le había sido denegado el permiso de atracar en algunos puertos de España, por lo que si el genovés se hubiera puesto en tal riesgo, se habría visto obligado a vender su nave “a un precio competente”, esto es, impuesto. Entre tiempo se estaban preparando los barcos destinados a formar un próximo

convoy para las Américas, donde algunos géneros tenían altos precios. También dos buques de guerra, de bandera española, “con avisos y registros, fueron vistos cuando ya habían pasado las Canarias”.

El 6 de agosto de 1720 el representante consular genovés informaba de la salida de la bahía de Cádiz de una flota de 20 velas, de las que tres eran de guerra. Dado que por el océano navegaban siete buques argelinos, fue dada a los barcos la orden de regresar. Al capitán Lanfranco le fue propuesto escoltar una flota hasta las Canarias, pero él rehusó “alegando algunas dificultades”. Había sabido que el capitán Sanguineto había sido convencido para que embarcase en su nave 150 soldados españoles “diciendo a la gente de la nave que el que quisiera ir que fuese y que el que no, que cogiera sus cosas y se fuese y le daría su paga”, pero parte de la tripulación se rebeló “y comenzaron a blandir las armas y bastones, con algunos heridos”. Algún marinero protestó ante el cónsul, el cual invitó a todos a regresar a bordo y la cosa no tuvo ninguna consecuencia fuera de la petición de un refuerzo de marineros tomados de la tripulación de Lanfranco. Éste replicó que “era el dueño de su nave pero no de la gente, con la cual sería necesario negociar”, tanto más cuando estaba al llegar el “Marqués Patiño, Superintendente General de la Marina”, que debía ocuparse de la organización de una expedición, destinada al servicio de la Corona española. Gracias a los buenos oficios del cónsul había hecho enseguida el despacho, sin esperar los ocho días de cuarentena, “para consolar a este comercio”. En Panamá, los interesados en el viaje de los galeones habían hecho un regalo –no se dice si espontáneo y generoso– a la flota inglesa para que no interfiriese en el embarque y en la expedición de las mercancías y del dinero hacia Europa. Una tartana, arribada de Canarias, había informado de la llegada a aquellas islas de “una nave de registro de la Habana”.

Una comunicación consular, sin fecha, pero intercalable en este periodo, informaba de que, por el correo de Madrid, se había conocido el envío de tres Tenientes Generales, el Marqués de Bé, el de Castellar a El Puerto de Santa María y el Conde Mariani a Cádiz. Los ocho buques puestos al mando del Conde de Clavijo se principiaron en preparar a las tripulaciones. Había entrado en puerto un navío francés que se dedicaba a hacer la guerra de corso a los piratas. Una escuadra inglesa continuaba

navegando por los mares del Cabo Santa María a la espera de la escuadra del azogue que, con las diferentes embarcaciones expedidas por este Consulado (se trata del Consulado del Mar de Cádiz) para avisarla, se espera que, mediante la divina Misericordia, pueda tomar puerto en las Canarias, Vizcaya o Galicia, Nuestro Señor así lo permita para alivio del comercio en general.

Prosiguiendo, el documento informaba de la llegada del Duque de la Conquista don Pedro de Castro, “nombrado Virrey, Gobernador y Capitán General de Nueva España para embarcarse en la flota [...]”. El personaje había ya hecho saber que en caso de que la salida sufriese algún retraso regresaría a la Corte. Entre tanto de cuatro naves con azogue, destinadas a Nueva España, de donde se esperaba la llegada de la flota mandada por don Rodrigo de Torres, con la esperanza de una pronta distribución de los géneros embarcados, por cuanto “el comercio local está siendo asesinado por las quiebras...”. Habían venido a llamar a la puerta del cónsul “muchos nacionales proscritos del Dominio Serenísimo para preguntar si había sido otorgado una amnistía general”.

Concluido un periodo de vacaciones y sin hacer ninguna referencia particular a su estancia en Génova, el 18 de enero de 1734, el Cónsul Cristoforo María Prasca, sentado nuevamente

en su oficina de Cádiz, dictaba una carta en la cual informaba de que habían salido cuatro barcos para cargar el tesoro de La Habana y que había llegado una embarcación de registro de las Canarias y de La Habana salida junto a la nave de registro de Santa Marta, que ya había llegado con un cargamento de tabaco “por cuenta de Su Majestad”, mientras que la otra estaba cargada de cacao proveniente de Guayaquil con otras varias mercancías que resultaron averiadas. En La Habana se esperaba el barco llamado *El Incendio*, procedente de Cartagena de Indias con 4 millones de mercancías de registro. Otra embarcación con 170 pasajeros, procedente de La Habana, había puesto la proa hacia Vigo. Se estaban aprestando nueve buques de guerra destinados al Mediterráneo y debía salir también la Castilla para escoltar diversas naves fletadas para el transporte de tropas destinadas a las guarniciones de Ceuta y de Orán.

La correspondencia del 21 de junio 1734 facilita un cuadro completo sobre un rico movimiento portuario en las aguas de Cádiz. Habían llegado 4 buques de guerra y un mercante, al mando de don Rodrigo de Torres, con riqueza de 13 millones “por cuenta de Su Majestad y del comercio”. Esta formación se había dado a la vela en La Habana el 5 de mayo. Todas las unidades formaban parte de la flota de Barlovento en las Antillas, al mando de Antonio Spínola. La noticia se completaba con la de la salida de otras pequeñas embarcaciones de registro cargadas de tabaco y de otras dos destinadas a pasar por las Canarias. Una nave llegada de Veracruz había traído la noticia de la muerte del Virrey de México, Marqués de Casafuerte. Las naves del azogue debían partir de La Habana a primeros de mayo y se podían esperar en aguas de Cádiz a primeros de agosto. Habían llegado también tres veleros de Malta “que van a su curso acostumbrado” y una procedente de Caracas, con un cargamento de cacao. Se estaba aprestando una escuadra de 12 unidades para el Mediterráneo y se preparaban otras 10 para el mismo destino, con el agregado de otras 4 recién llegadas de La Habana. Había un gran trabajo para preparar dos avisos hacia Cartagena y Veracruz a fin de advertir que no se expedirían más mercancías para aquellos destinos y “para dar algún respiro a las mercancías que allí permanecen sin venderse”.

El 9 de febrero de 1740 partieron de Cádiz noticias sobre la llegada de las Canarias de una nave y de una tartana de bandera francesa, con un cargamento de cacao de Caracas, a la vez que otra nave corsaria francesa había liberado una pequeña embarcación de su bandera con carga de manteca y de bacalao, procedente de Irlanda. Había sido publicado el real decreto con la declaración de guerra “al Rey Británico, sus Reinos y súbditos”, con la obligación para los comerciantes de precintar las mercancías y los bienes ingleses y venderlos dentro de dos meses, con inspecciones cada cuatro meses para controlarlo todo: las infracciones a estas disposiciones serían castigadas con pena de muerte. El Encargado genovés en Madrid, Ottavio Bustanzo, había recibido de los cónsules de Francia y de Holanda un memorial para obtener de la Corte Española el respeto de los privilegios genoveses también en tiempo de guerra, porque los súbditos de San Jorge pertenecían oficialmente a un Estado que había hecho de la neutralidad su propio *modus vivendi et operandi*.

El informe del 28 de noviembre del mismo año 1740 refería el regreso de una tartana francesa “que fue enviada a las Canarias con 500 barriles de pólvora, 20 piezas de artillería de bronce y otros aparejos de guerra”. Había traído la noticia de que en aquellas islas estaba anclada una escuadra española, salida de Santander para América “para remediar cualquier estorbo” y para desembarcar a 40 enfermos, sustituidos por otros tantos marineros, transferidos de una embarcación que regresaba de Buenos Aires. Después de 14 días, las naves españolas habían vuelto a salir, sin saberse si para Cartagena o para los mares del Sur.

El Gobernador de las Canarias había escrito al Superintendente de Cádiz que 53 marineros habían desembarcado de una fragata inglesa

en una de aquellas islas, cuyos habitantes, desprovistos de armas de fuego, en número de 44, se enfrentaron a los ingleses, escudándose en los camellos. Después de la primera salva de fusilería, disparada por los invasores, los españoles se lanzaron contra ellos con lanzas y hoces, matando a 20 y haciendo prisioneros a todos los demás.

Los ingleses hicieron desembarcar a otros sesenta y pico marineros a los que los insulares enfurecidos “dieron muerte sin perdonar a ninguno la vida que les pedían”. Un barco corsario español se había apoderado de otro holandés, que no quería desplegar la bandera, y que llevaba un cargamento de 250 barriles de pólvora en la bodega “y la ha conducido apresada a estos puertos”. En las mismas aguas, una embarcación salida de Cádiz para Veracruz se había encontrado con otra inglesa, armada en corso, con la cual combatió durante una hora “separándose ambas con pocos muertos y heridos”.

La primera carta del año 1741 estaba fechada el día 9 de enero y en ella se leen serie de informaciones de política internacional, la mayor parte de ellas sin fundamento. Procuraremos devanarlas, respetando el orden en que fueron escritas. La noticia de apertura concierne a la nueva ley que tasaba en el 10% las rentas sobre los bienes inmuebles; el aumento de la tasa sobre la sal, una adecuación del impuesto que, desde el 1659, era gestionado por personas privadas y que produjo a la Corona 800.000 pesos, cuyos intereses fueron restituidos con retraso. También la familia de los Durazzo debía 3.000 pesos de impuestos y habían pedido una reducción a la mitad porque no tenían dinero para pagar dentro del año. Habían sido conocidas las peticiones reales de 150.000 fanegas de trigo y cebada a Cádiz y 80.000 a Sevilla. Se encontraban ya sobre la mesa real las licencias a distribuir entre las naves destinadas a transportar aquellas mercancías de las Indias, que la flota no podía transportar a Cádiz. El cónsul comentaba a los Serenísimos Señores todo este movimiento, que tenía siempre reflejos económicos, con las palabras “hidropesía de dinero que nunca se sacia”. Informaba también sobre el movimiento de los diversos regimientos en marcha hacia Barcelona, mientras que los buques se preparaban para recibir a los comandantes de nuevo nombramiento. Con el primer buen tiempo partiría para las Canarias, al servicio del Obispo de aquellas islas, un pinco francés que, cargado de material de guerra, había traído don Andrés y Bonito, nuevo Capitán General de las Islas, que iba a dar un cambio allí donde iba a entrar. El cónsul adjuntaba también aquello que consideraba el borrador de un tratado general de paz “al cual seguirá después el definitivo de los Gabinetes”.

El 28 diciembre de 1744 se informaba de la llegada de las Canarias de la nave del “patrón Nicolás Moglia, con bandera y patente genovesas, con un cargamento de azúcar, madera, malvasía y 6.000 pesos en dinero”. Antes de entrar en la bahía había sido detenida por dos barcos ingleses de 60 y 50 cañones, que le habían requisado el dinero, hechos prisioneros a ocho pasajeros españoles, al piloto, al escribano y tomado 19 cajas de azúcar, toda la malvasía y algunos sacos de cacao. Los ingleses querían enviar la embarcación genovesa bajo escolta, al puerto de Faro, en aguas portuguesas. Moglia propuso entrar en Gibraltar y, mientras fingía dirigirse a aquel puerto, entró en el de Cádiz, donde entregó a la guardia española los cuatro ingleses que lo escoltaban y que fueron ingresados inmediatamente en prisión. Este comportamiento no agradó al cónsul y así lo hizo saber al capitán, su connacional “porque no se debe faltar a la buena fe, tanto más cuando el comandante inglés le había prometido pagarle todo sus fletes y entregarle lo que legítimamente fuese de nuestros connacionales”. Entre

tanto los mismos dos barcos ingleses habían arrestado y conducido a Gibraltar “las dos naves de nuestra bandera, del capitán Angelo Moreno y del capitán Ferro, que venían de Poniente”. En caso de protestas inglesas, el cónsul sugería responder que la nave genovesa había entrado en Cádiz por las malas condiciones del mar y con el consentimiento de los cuatros militares británicos que se encontraban a bordo.

Volvemos al cónsul Andrea Gherardi, último Cónsul genovés en Cádiz, y a los primeros días de su ejercicio consular con la carta escrita el 12 de enero de 1779, con la cual ponía al día a los Serenísimos sobre las tarifas aduaneras españolas, establecidas en los puertos de Mallorca y Canarias, para una eventual confrontación. Advertía, al mismo tiempo, de que el patrón Ansaldo, al mando de la tartana *Spirito Santo*, se había dado a la vela para Gibraltar y llamaba la atención de la Señoría sobre la prohibición de entrada en España de una serie de artículos extranjeros, “dictada en los meses pasados”. Había entrado en puerto un buque de guerra procedente, se decía, de Buenos Aires, con órdenes secretas. Existían fuertes dudas “sobre las transgresiones de los Portugueses de los últimos tratados con la Corte de España...”. En otras palabras, se pensaba que los lusitanos se estaban aprovechando de los tratados comerciales en su propio y exclusivo interés.

En la carta, que lleva la fecha del 19 de enero de 1779, se leen afirmaciones sobre la llegada de las “prohibiciones de Madrid” y del nuevo reglamento de las Aduanas en los puertos españoles, Baleares y Canarias. Una copia de ellas fue entregada al patrón de la tartana *Spirito Santo*, que viajaba con bandera genovesa y que se llamaba Stefano Ansaldo, el cual se había dado a la vela poniendo proa hacia Gibraltar. Había llegado un barco, que se creía de Buenos Aires, “con un pliego lacrado para la Corte: Se presume que debe contener noticias sobre las violaciones portuguesas de los recientes tratados con España”, escribía el Cónsul.

El 7 de abril de 1796, el cónsul Andrea Gherardi escribía a los Serenísimos Colegios desde su oficina de Cádiz, para informarle de que

el Señor Luigi Lavagi (Lavaggi), Magnífico Cónsul en las Islas Canarias, había transmitido la documentación relativa al proceso contra Michele Fabbri, Guglielmo Barabino y Francesco Covone, marineros genoveses

por indicios de sublevación contra el capitán Domenico Barabino, también genovés, al mando de la fragata *L'Amicizia* con destino al puerto de Zuratte (quizá un puerto en las costa del África atlántica), los cuales

fueron desembarcos en Tenerife y encarcelados en aquél (castillo) de San Cristóbal [...] Dos de ellos forzaron las rejas de la prisión y se fugaron, el otro fue trasladado a Cádiz, en un bergantín al mando de capitán español García, al cual se le pagó el cuanto débito.

Bajo el lema de “Libertad, Igualdad”, de la República Lígur demócrata comienza el documento del 10 de abril de 1798, (en los Archivos franceses de Nantes) dirigido “al Ciudadano vicecónsul y encargado del Consulado de la República Francesa en Cádiz”, con el cual Gherardi le informaba de que un bergantín genovés, *I due fratelli*, de Antonio Vassallo, en ruta entre las Islas Canarias y Génova, había entrado en la bahía de Algeiras porque tenía algunos fallos en el casco, por donde le entraba agua. En realidad habría querido entrar en Cádiz, pero le fue impedido por una fragata inglesa que le secuestró los documentos y lo

obligó a seguir la ruta hacia Levante. Atracó en Algeciras, escoltado por la nave corsaria francesa *Los Tres Amigos*, la cual no consideró “que la Bandera y la propiedad eran de una Nación Amiga de la República Francesa...”. Nótese el cambio de la definición de Génova, república neutral por la más comprometedora nación amiga de la Francia revolucionaria. La nave genovesa no debía de estar, en efecto, en buenas condiciones porque cuatro marineros, miembros de la tripulación, habían rehusado proseguir viaje, pidiendo ser desembarcados en la isla canaria de Lanzarote y habían sido sustituidos por otros tantos marineros portugueses. Invitaba, por tanto, al representante francés que ordenase al corsario que liberase a la nave genovesa en nombre del respeto al derecho de gentes.

Un siguiente informe está fechado el 11 de mayo de 1798 y contiene noticias sobre la fragata genovesa *La Costanza*, del capitán Filippo Sivori. Esta nave había sido parada a la salida del puerto de Cádiz por la escuadra inglesa, que la había conducido a Gibraltar donde la habían retenido durante tres días. Desde aquel puerto, Sivori había escrito que la consideraron “buena presa”. Le aconsejaron hacer testimoniar por los propietarios que se trataba de una nave genovesa, esperando que esta sola indicación pudiera bastar. Análoga aventura le había acontecido a la polacra

también genovesa, llamada *Stella del Mare*, del capitán Francesco Gropallo y retenida por dicha escuadra hasta el lunes pasado y desaparecida en la noche de anteayer ... con destino a la Isla de Santo Thomé.

La nave había salido de la bahía de Gibraltar. El cónsul había pedido al colega Grasso, de aquel puerto que “ayudase con el mayor interés a nuestra bandera”. Informaba también de la disputa entre un no mejor especificado Conde Prasca y el vicecónsul de Francia “en relación a la nave danesa *La Fortuna*, procedente de Lisboa con destino a Génova, Ilena de fruta perteneciente a un conciudadano”. Continuaba escribiendo que “el bergatín *Santa Caterina*, del capitán Antonello Marchese, con la poca carga que conduce, fue declarado buena presa porque se trata de propiedad Portuguesa, según se lee en la propia condena”. Gracias a sus buenos oficios se había podido rescatar el bergantín *Li Due Fratelli*, mandado por el capitán Vassallo, procedente de las Canarias. El barco había sido parado por el cónsul francés, conducido a “Gibeltá” (Gibraltar) o a Algeciras, “insistiendo (el cónsul) en su liberación con las acostumbradas protestas y todo lo demás” El capitán Vassallo se había valido de un “passavante” portugués para poder hacer primero un viaje a Málaga con regreso a isla de Lanzarote, en vez de ir derecho a Génova. A bordo se encontraban algunos pasajeros portugueses. Después de haber agradecido su interés a favor del capitán Franco, la carta precisaba que:

Continuaba anclada la escuadra inglesa en nuestro horizonte, unas veces más numerosa y otras menos, pero dispuesta de forma que no podían eludirla ni siquiera los barcos pequeños. Aquel dilatado bloqueo produce consternación en este puerto que se encontrera en tal inacción que impide a las casas, antes opulentas, a no poder cumplir sus compromisos. Se dice que en Gibraltar preparan dos bombardas y aquí se tiene mucho miedo.

En la correspondencia de 2 de octubre de 1798 se lee que, cuanto antes, saldría una carta para Madrid, conteniendo una declaración, firmada por tres notarios, en favor del capitán Franco. De Lisboa había llegado a Cádiz, en cinco días, una embarcación con la noticia de que, el 19 de septiembre, la Corte inglesa

había declarado enemigos suyos a aquellos Gobiernos del Mediterráneo, amigos de Francia y, en vista de ello, algunos patrones, listos para zarpar hacia sus destinos, han suspendido su salida.

El cónsul no sabía qué pensar y escribía que el colega Badano, con sede en Lisboa, al menos habría podido o debido de informar alguien. Una gaceta inglesa, enviada por el colega de Gibraltar, confirmaba que el 19 de septiembre anterior los Ingleses habían declarado enemigos suyos a todos los aliados de los franceses en el Mediterráneo. Génova y su territorio serían considerados “enemigos porque eran aliados de Francia”. Las consecuencias no tardarían en hacerse notar, advertía el Cónsul, quien hablaba de una derrota de los franceses e informaba de que, como consecuencia de las heridas, había muerto el Vicealmirante Nelson el pasado 5 de septiembre. En las pocas líneas de la post-data anunciaba que había levado anclas la fragata ligur del capitán Gio Batta Guido Valente

con sus expediciones para Madeira, aunque su destino debe ser para las Canarias donde habrá de cargar para los puertos de la América Española. Ha sido retenida durante unas dos horas por un navío de la escuadra inglesa y, dejada en libertad, ha proseguido no obstante llevar cuatro pasajeros, personas todas de nacionalidad española.

Con su carta del 19 de junio de 1799, el representante consular en la ciudad atlántica expresaba su asombro ante el hecho de que no hubiese sido recibida en Madrid su carta del 14 de mayo, con la que facilitaba detalles sobre la salida de la flota española. El cónsul Gherardi afirmaba no tener noticias ciertas sobre el encarcelamiento del capitán Franco, el cual estaba a la espera de noticias sobre la llegada a las Canarias de su goleta, fletada para hacer un viaje a Buenos Aires.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo del Estado de Génova

Giunta di Marina 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11

Archivo Segreto *Jurisdictionalium* 1343, 1776-2º

Archivo Segreto *Litterarum* 1726, 1914, 1920, 1922, 1957-D-F-G-H, 1994, 1996, 1998, 2001

Archivo Segreto 1937, 1941, 1608, 2000, 2001, 2486, 2672, 2672-B, 2673, 2674, 2675, 2945

Sala Senato, *Copialettere Senato* 997

Sala Senato, *Collegi Diversorum* 218, 222

Sala Senarega, *Litterarum* 932, 941, 995

Archivos diplomáticos de Francia, Nantes

Legajo nº 668 de la Correspondencia Política España

En el volumen de Sandro Pellegrini *Serenissimi Signori. La corrispondenza dei Consoli genovesi a Cadice*, Ed. Canessa, Rapallo, 2004 se encuentran las cartas consulares de Cádiz y una abundante nota bibliográfica.