

VICENTE RUIZ GARCÍA

EL NAVÍO *ORIFLAME* Y SU TIEMPO

UN PATRIMONIO CULTURAL
DE ESPAÑA EN LA COSTA DE CHILE



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
DIPUTACIÓN DE SEVILLA
Madrid, 2022



Catálogo de la Editorial Universidad de Sevilla
Colección Americana
Núm.: 74

Catálogo Diputación de Sevilla
Servicio de Archivo y Publicaciones
Serie: Nuestra América
Núm.: 47

Reservados todos los derechos por la legislación en materia de Propiedad Intelectual. Ni la totalidad ni parte de este libro, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse o transmitirse en manera alguna por medio ya sea electrónico, químico, óptico, informático, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo por escrito de la editorial.

Las noticias, los asertos y las opiniones contenidos en esta obra son de la exclusiva responsabilidad del autor o autores. La editorial, por su parte, solo se hace responsable del interés científico de sus publicaciones.

Este original fue galardonado con el premio del concurso de monografías Nuestra América 2020.

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado: <https://cpage.mpr.gob.es>

EDITORIAL CSIC: <http://editorial.csic.es> (correo: publ@csic.es)

Imagen de cubierta: ilustración de naufragio, mapa del Cono Sur y piezas de artesanía de la Real Fábrica de Cristales de la Granja de San Ildefonso (composición a partir de fotografías del autor).

© EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA
Porvenir, 27 - 41013 Sevilla

© CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
Editorial CSIC
Vitruvio, 8 - 28006 Madrid

© DIPUTACIÓN DE SEVILLA
Servicio de Archivo y Publicaciones
Menéndez Pelayo, 32 - 41071 Sevilla

© Vicente Ruiz García

© De las ilustraciones, las fuentes mencionadas a pie de las mismas



NIPO: 833-22-003-0

e-NIPO: 833-22-004-6

ISBN del Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 978-84-00-10904-2

e-ISBN del Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 978-84-00-10905-9

e-ISBN de la Editorial Universidad de Sevilla: 978-84-472-2344-2

e-ISBN del Servicio de Archivo y Publicaciones de la Diputación de Sevilla: 978-84-7798-500-6

DOI: <https://dx.doi.org/10.12795/9788447223442>

Maquetación: Ángel de la Llera (Editorial CSIC)

Edición digital de la primera edición impresa en 2022



ÍNDICE

PRÓLOGO AL LECTOR , por Pablo Emilio Pérez Mallaina	15
PRÓLOGO DEL AUTOR	21
ARCHIVOS CONSULTADOS Y SUS SIGLAS	23
INTRODUCCIÓN	25
Capítulo I. LAS FUENTES DOCUMENTALES PARA LA INVESTIGACIÓN DEL <i>ORIFLAME</i>	33
Capítulo II. <i>L'ORIFLAMME</i>: UN NAVÍO DE GUERRA AL SERVICIO DE LA MARINA FRANCESA (1743-1761)	39
1. El arsenal de Tolón, la construcción del <i>L'Oriflamme</i> y su contexto histórico	39
2. La guerra de los Siete Años y la batalla de Cartagena (1758). La primera campaña del <i>Oriflamme</i>	50
3. La captura británica.....	57
Capítulo III. <i>NUESTRA SEÑORA DEL BUEN CONSEJO Y SAN LEOPOLDO, ALIAS ORIFLAME</i> (1761-1769)	63
1. De navío de guerra a mercante de la Carrera de Indias.....	63
2. El primer viaje del <i>Oriflamme</i> a Nueva España (del 11 de septiembre de 1763 al 20 de agosto de 1764).....	72
3. Los otros <i>Buen Consejo</i> . Los viajes que no hizo el <i>Oriflamme</i>	84
4. Uztáriz, Hermanos y Compañía.....	95
5. El segundo viaje del <i>Oriflamme</i> a Nueva España (del 6 de enero de 1766 al 13 de marzo de 1767).....	101
6. El viaje del <i>Oriflamme</i> al Río de la Plata. Tercera travesía ultramarina (del 4 de noviembre de 1767 al 17 de julio de 1769).....	113



ÍNDICE

Capítulo IV. EL TESORO DEL ORIFLAME (1768-1770)	113
1. Carlos III y el Real Sitio de la Granja de San Ildefonso	113
2. La Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso	120
3. La Real Orden de 1768 para el envío a América de una remesa de piezas de fina cristalería de la Real Fábrica de San Ildefonso	126
4. La experiencia de las anteriores remesas de cristalería de la Real Fábrica de San Ildefonso enviadas a Indias	130
5. América. Un mercado colonial para el vidrio.....	134
6. La selección y el embalaje de las piezas. Las opciones de transporte y el acuerdo con la Casa Uztáriz	138
7. El transporte del tesoro de Madrid a Cádiz.....	145
8. La caravana de Francisco Villalmil y el transporte de cristales de Madrid a Sevilla. La reconstrucción de una odisea por el Camino Real	153
Capítulo V. EL ÚLTIMO VIAJE DEL ORIFLAME (1769-1770)	173
1. Cádiz, 1770: retrato del Puerto y la Puerta de Indias.....	173
2. Los preparativos del viaje. La estiba de la mercancía	180
3. La partida, el resto de la carga y la derrota seguida por el <i>Oriflame</i>	196
4. La ruta del cabo de Hornos	206
5. El destino del <i>Oriflame</i> : el puerto del Callao; Lima y el Perú del virrey Amat.....	215
Capítulo VI. EL NAUFRAGIO (1770)	229
1. Lunes 23 de julio de 1770	229
2. Martes 24 de julio de 1770.....	230
3. Miércoles 25 de julio de 1770	231
4. Jueves 26 de julio de 1770.....	236
5. Viernes 27 de julio de 1770.....	236
Capítulo VII. CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL NAUFRAGIO (1770-1782)	239
1. Las causas del naufragio.....	239
2. Las primeras noticias de la tragedia y las operaciones de rescate	246
3. Las noticias del naufragio llegan a España	250
4. Los últimos intentos de rescate.....	253
5. El resto del tesoro y las últimas exportaciones de cristales de La Granja a América	257
6. Pérdidas económicas y reclamaciones de los afectados. El epílogo de un naufragio.....	262
Capítulo VIII. ¿DE QUIÉN ES EL TESORO? (1998-2021)	267
1. El descubrimiento del pecio	267



ÍNDICE

2. Oriflama S.A.	269
3. La legislación chilena y la protección del Patrimonio Cultural. La batalla legal por el <i>Oriflame</i>	270
4. Juicios y sentencias	273
5. Patrimonio cultural versus tesoro sumergido	277
6. ¿Inmunidad soberana?	284
7. Las reclamaciones de los herederos	286
8. Los derechos del Estado español. Seguros y riesgos marítimos	292
9. El papel de la moderna arqueología subacuática	300
CONCLUSIÓN	307
GLOSARIO	311
FUENTES CONSULTADAS	317
BIBLIOGRAFÍA	319
PRENSA, RADIO Y WEBS CONSULTADAS	325
APÉNDICES DOCUMENTALES	327
APÉNDICE DE IMÁGENES	373



PRÓLOGO AL LECTOR

Curioso lector: si encontrases este libro en los estantes de una librería no dudes en comprarlo, y más si eres aficionado a las historias que tienen que ver con la mar, con sus embarcaciones, gentes, aventuras, luchas y naufragios. Si por ventura fueras un estudiante que halla su referencia en las listas de una biblioteca, tampoco lo pienses dos veces: pídelo en préstamo y aprovecha un fin de semana para leerlo, por simple disfrute, pero también si precisas conocer mejor la historia naval del siglo XVIII, y en especial del desarrollo de los viajes de la Carrera de las Indias Occidentales entre España y sus posesiones americanas.

Su autor es un profesional de la ciencia histórica, con el máximo y más honorable grado que otorgan los claustros universitarios: el de doctor, que, como seguramente sabes, significa más que docto; es decir, el que más sabe. Pero como casi todos los que se dedican a la historia, a nuestro autor le resultaría muy difícil vivir de la venta de sus libros, por lo que ha debido dedicarse al noble y vocacional arte de enseñar a los demás. Concretamente Vicente Ruiz García es profesor de enseñanza media, el más esforzado cuerpo de la educación pública, y del que han salido, no lo olvides, algunos de los mejores historiadores españoles, y no me resisto a citar entre ellos a don Antonio Domínguez Ortiz, para mí, el más insigne «modernista» español del siglo XX. Pero no contento con esto (es una forma de hablar, pues seguro que tanto él como sus alumnos disfrutaban en sus clases), nuestro autor también ejerce como profesor universitario en la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

Con todo, me atrevo a aventurar que donde Vicente Ruiz García se encuentra más en su elemento es escribiendo libros sobre barcos, y es de justicia señalar que no ha perdido el tiempo y a pesar de que no son tantos los años que lleva en el oficio, ha publicado un granado ramillete de este tipo de obras:

De Segura a Trafalgar (El Olivo editorial, 2009); Las Naves de las Cortes (1808-1812) el último servicio de la Marina de la Ilustración (Silex Ediciones, 2013); Los Pontones de Cádiz y la odisea de los soldados derrotados en la batalla de Bailén 1808-1814 (Asoc. Jesús de Haro, 2013); Las aventuras del navío San Justo (Glyphos publicaciones, 2015); Los Arsenales del Rey (1750-1820). La revolución industrial que pudo haber sido (Glyphos Publicaciones, 2017); La Provincia Marítima de Segura y la Marina de la Ilustración. La contribución de las maderas de Segura de la Sierra a la construcción naval del siglo XVIII



(*Instituto de Estudios Giennenses-Diputación Provincial de Jaén, 2019*); *Cocina a bordo. Alimentación, salud y sostenibilidad en las largas travesías marítimas del siglo XVIII* (*Onada Edicions, 2021*)

Por todas ellas ha recibido tantos premios, que para contarlos sería menester usar los dedos de ambas manos:

Premio Internacional «Ciudad de Benicarló» de Cocina, Salud y Sostenibilidad (2020), Premio Internacional «García-Diego» de Historia de la Tecnología (2019); Premio de Investigación «Cronista Cazabán» (2017); Premio «Juan Antonio Cebrián» de Divulgación Histórica (2015); Premio de Ensayo «Pablo de Olavide y el Espíritu de la Ilustración» (2015); Premio Iberoamericano «Del Mar Cortes de Cádiz» (2013); Premio de Investigación «Historiador Jesús de Haro» (2012); Premio Internacional de Investigación Histórica «Fundación Foro Jovellanos del Principado de Asturias» (2011); «Premio Virgen del Carmen» otorgado por la Armada Española en su modalidad «Juventud marinera» (2008). De todos ellos, estimado lector, el más reciente es, precisamente, el que se le ha concedido por el libro que tienes ante ti: Premio de Monografías «Nuestra América», otorgado en noviembre de 2020 por la Diputación Provincial de Sevilla.

El navío Oriflame, Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile es una obra sobresaliente de la que me gustaría destacarte tres aspectos:

En primer lugar, se trata de hacer la historia de una embarcación del siglo XVIII, que navegó por el Mediterráneo, el Atlántico y el Pacífico, entre 1744 y 1770. En este sentido quería recordarte que hasta la segunda mitad del siglo XX no tuvo la ciencia histórica la buena idea de ampliar los temas sobre los que enfocar su mirada. Las batallas, la política y los grandes hombres o el nacimiento y caída de los imperios habían sido los protagonistas habituales desde tiempos de Herodoto. Pero a partir de entonces empezaron a surgir obras que nos hablaban de la historia de los alimentos; de las enfermedades y las epidemias; de los miedos y los mitos; de la forma de encarar la muerte o de conseguir el placer y, en fin, de los paraísos y los infiernos. Si el vino o los terremotos podían ser los actores principales en un libro de historia, ¿por qué no hacer estrella del relato a un buque?

Un navío tiene, además, muchas posibilidades de personalizarse, de ser considerada por sus tripulantes como una criatura autónoma y llena de buena o mala fortuna, es decir, en el fondo, plena de vitalidad. Los griegos ya pintaban en la proa de sus pentecónteras unos ojos para que el navío eligiese bien los caminos. En ese sentido, Diego García de Palacio, un jurista aficionado al mar y que escribió uno de los primeros incunables americanos: la Instrucción náutica para navegar (México 1587), escribió esta curiosa comparación entre hombres y barcos:

Para que con ejemplo que cada uno de nosotros pueda ver, conozcamos esa máquina o laberinto de las naos... cuadrado me ha la semejanza del hombre a que quiere vuesa merced comparemos el navío... porque lo material es como el cuerpo: la jarcia y cuerdas, como los nervios; las



velas, como muchos pañizuelos y tendones que hay en él; [el] escotillón: como boca; tiene también vientre y otros lugares para purgarse y limpiarse, como los tiene el hombre; la gente es como el alma, los oficiales principales son como las potencias [del alma].

Tal vez por eso, las embarcaciones no solo tenían nombres, sino también apodos. El barco más famoso del mundo, la nao Santa María del primer viaje descubridor de Colón, era llamada La Gallega, y en su segundo viaje el almirante embarcó en La Marigalante, aunque el nombre oficial volviese a ser Santa María. Del mismo modo, en las rutas de Indias, los galeones recibían denominaciones de imágenes sagradas y protectoras, pero en realidad eran conocidos por sus sobrenombres, como el galeón Nuestra Señora de Aránzazu, alias La Marimorena, propiedad de uno de los marinos más ilustres de la Carrera de Indias, el capitán general Armada de la Guarda don Tomás de Larraspuru.

El buque, cuya historia puedes conocer en este libro, se llamaba Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo, pero todo el mundo lo llamaba Oriflame, es decir, la «llama dorada», por el nombre del estandarte de batalla que los reyes de Francia llevaban al combate en la Edad Media, representando las llamaradas de un sol amarillo sobre seda roja. Porque no te lo había dicho hasta ahora: nuestro buque comenzó siendo un barco de guerra francés, para terminar siendo un mercante español.

Y es que el segundo elemento que destaca en el libro que, estimado lector, estás a punto de leer, consiste en hallar en sus páginas puntual detalle de todos los avatares sufridos por la embarcación, desde la instalación de su quilla en 1743 y su botadura al año siguiente en el astillero militar de Tolón, en la costa mediterránea del sur de Francia, hasta su dramático naufragio en el litoral meridional de Chile en 1770. Ello se debe a que el autor ha empleado información de primera mano. Documentos sacados de los archivos históricos más importantes y adecuados para conocer la «vida» del Oriflame, en especial el Archivo General de Indias de Sevilla, el Archivo General de Simancas o el Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

De esta manera conocerás, que antes de ser un mercante español, el Oriflame nació como un buque de guerra, con 44 metros de eslora, 12 de manga, 1000 toneladas de desplazamiento y armado con medio centenar de cañones en sus dos puentes o cubiertas corridas. Esto lo convertía en un navío de cuarto rango, es decir, que no estaba capacitado como sus hermanos mayores de primero, segundo y tercer rango, dotados de hasta tres cubiertas y entre 60 y 100 cañones, para entrar en las líneas de batalla. Sus misiones principales serían ejercer como escolta de convoyes, transporte de tropas y misiones de enlace de la flota.

Al servicio de Francia, el Oriflame luchó en el Mediterráneo durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) y en ella resultó apresado por los ingleses y llevado a Gibraltar. Fue en este puerto, antes de que España entrase en la guerra contra Inglaterra, donde el barco fue comprado por comerciantes gaditanos y, tras sufrir modificaciones importantes



como la clausura de las portas de su batería baja —con lo que perdía potencia guerrera, pero aumentaba su capacidad de carga— fue destinado al comercio con América. Es entonces cuando a su épico nombre de antiguo estandarte de batalla se le añaden otros del santoral, y realiza tres viajes a las Indias Occidentales como buque mercante o «de registro», como se decía entonces, por deber llevar a bordo un documento con la detallada relación («registro») de las mercancías que trasportaba.

El Oriflame intentará hacer un cuarto viaje a América en 1770. Será el más largo y peligroso, pues tendría que pasar el cabo Hornos y llegar al puerto de El Callao, en el virreinato del Perú. Por entonces el buque era propiedad de Juan Bautista de Uzstáriz, cabeza visible de la más poderosa casa de comercio de la capital gaditana: Uzstáriz, Hermanos y Compañía, que se había comprometido a llevar una carga con un millar y medio de cajones llenos de cristalería fabricada en las manufacturas reales de La Granja en Segovia. Un verdadero tesoro en piezas del más fino vidrio, consignado a nombre de la Corona, propietaria de la fábrica segoviana y que se suponía tendría un buen mercado en la lujosa y rica capital del Perú.

Ni el barco, ni su carga, ni ninguno de los más de 200 tripulantes y pasajeros que salieron de Cádiz hacia El Callao, llegaron a su destino. Las fatigas del largo viaje, los estragos del escorbuto, la fuerza de las tempestades del cabo de Hornos, debilitaron al Oriflame y a su dotación que, aunque pudo llegar al Pacífico, no alcanzó el puerto de la capital virreinal y los temporales los estrellaron contra la costa junto a la desembocadura del río Huenchullami, en la región de Maule, al sur de Chile. Como decimos, no hubo supervivientes.

Pero la historia del Oriflame, ni el libro sobre sus aventuras y desventuras, terminan con el naufragio. En el siglo XXI, una compañía cazatesoros y el Gobierno chileno discuten sobre qué hacer con los restos y quien será el propietario de lo que pueda rescatarse. ¿Y el Gobierno español? ¿Nada tiene que decir al respecto? Este sería el último tema con el que este apasionante libro cierra el ciclo de vida de aquel navío que «nació» en Tolón en 1744 y «murió» en las australes costas chilenas en 1770.

Pero hay un tercer elemento importante en la obra que, además, le añade su más destacada personalidad: la historia del Oriflame, la columna vertebral del relato; el tronco que mantiene enhiesto el árbol; pero se trata de un árbol frondoso con muchas ramas cargadas de frutos. De la historia central parten pequeños relatos colaterales que dan vida y colorido al texto. Así, ya que el barco iba a trasportar la cristalería de la Granja, el autor aprovecha para dibujar con detalle la existencia de aquella fábrica real, su entorno, con el palacio donde se encierra el rey Carlos III para cazar en los bosques de Valsaín, detallando hasta las rutinas diarias de aquel monarca. Más tarde, con motivo del traslado de las distintas piezas de vidrio, aprendemos sobre el sistema de embalaje, y el duro camino que siguieron



desde la Granja a Madrid, y de allí a Sevilla y Cádiz. Con ello, la obra se torna una especie de libro de viajes, donde conocemos las etapas, las posadas y los caminos de aquella España del siglo XVIII, un recorrido que nos recuerda a otros relatos parecidos, como el del gran naturalista Celestino Mutis, que una década antes viajó hasta el virreinato de Santa Fe y nos dejó también un vívido relato de su periplo.

Llegan los cajones con copas, espejos y arañas de cristal a Cádiz, lo que le da al autor la oportunidad de hablarnos de esa ciudad en el esplendor de su pasado comercial. Recorremos en sus palabras la calle Rosario, y penetramos en la Santa Cueva, el oratorio donde ilustrados místicos se reunían para rezar entre pinturas de Goya y la sublime música de Joseph Haydn. Pero la aparente digresión tiene un sentido: Juan Bautista de Uztráriz, el propietario del Oriflame, es uno de los componentes de aquel oratorio y su retrato se encuentra entre los lienzos que lo decoran.

Y como la carga del navío iba destinada a llenar de lujo las mesas de los nobles limeños y en su bodega se trasportaban vestidos con bordados de oro para las bellezas locales, la espléndida ciudad de Lima en tiempos del virrey don Manuel Amat se nos presenta como un cuadro lleno de tonalidades y matices. Desde los zopilotes que devoran carroña en el río Rímac, hasta los amores del gobernante con la actriz Micaela Villegas, a la que se conocía como la Perricholi, al parecer porque, según decían las malas lenguas, el viejo virrey en sus éxtasis amorosos, o en sus discusiones de alcoba, se refería a ella como «mi perra chola».

En fin, estimado lector, en este libro encontrarás un trabajo de historia perfectamente documentado escrito con un lenguaje de altura literaria. Hallarás detallados cuadros con la carga del buque o las listas de tripulantes y, junto con estos datos, digamos «técnicos», episodios relatados con imágenes puramente novelescas, en donde en un «inmenso océano oscuro como el vino», «las masas de agua chasqueaban contra la quilla» de un navío en donde reinaban «las ratas gordas y asquerosas». No me atrevería a decir que estamos ante una pura monografía académica, ni frente a un libro de viajes, ni siquiera ante un relato de aventuras. Este libro es todo al mismo tiempo. Una obra con muchas facetas y que, según la cara que estés mirando, tendrá un carácter u otro. En cualquier caso, querido lector, no olvides mi consejo inicial: debes hacerte con él, pues aprenderás cosas nuevas, recordarás otras —si eres un historiador profesional— y, sobre todo, pasarás un buen rato leyéndolo.

PABLO E. PÉREZ-MALLAÍNA

Catedrático de Historia de América
 Universidad de Sevilla
 Sevilla, diciembre de 2020



PRÓLOGO DEL AUTOR

Las historias de tesoros y naufragios han provocado siempre la atención en los lectores de todo el mundo, de todas las edades y en todas las épocas. A ello tenemos que añadir el interés que han despertado los recientes episodios de la fragata Mercedes o el navío San José y toda la problemática que rodea la conservación del patrimonio subacuático. En nuestro país, por ejemplo, existe la necesidad de conocer la gran cantidad de pecios que hay repartidos por todos los océanos del mundo que también forman parte de nuestro patrimonio cultural.

Fue precisamente meses después de la llegada del tesoro de la fragata Mercedes a España y cuando aún no había saltado la noticia del descubrimiento del galeón San José, cuando tuvimos conocimiento del hallazgo de los restos del navío español Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo alias El Oriflame, así como de su preciada carga: un extraordinario y singular tesoro compuesto por miles de piezas de fina cristalería, procedentes de la Real Fábrica de la Granja de San Ildefonso de Segovia.

Considerado una leyenda en Chile, pero prácticamente desconocido en España, el Oriflame, también conocido como Oriflama, era un buque de guerra de origen francés convertido en navío de registro de la Carrera de Indias que zarpó en su último viaje en febrero de 1770 con destino al Callao de Lima, en el virreinato del Perú, naufragando en extrañas circunstancias frente a las costas de Chile. A partir de aquí y con estos datos emprendimos una rigurosa y ardua investigación por los archivos de España e Iberoamérica en busca de las huellas del Oriflame con el fin de reconstruir su historia. Una historia que sin duda atesoraba todos los ingredientes para escribir una novela. Sin embargo, tras reunir toda la información existente sobre el tema nos dimos cuenta que ninguna ficción podía hacer justicia al material que teníamos entre manos, por lo que no podíamos frivolizar ni distraer la atención en una cuestión donde está en juego la defensa de nuestro patrimonio cultural subacuático.

Definitivamente por esta razón el resultado ha sido una rigurosa investigación en forma de monografía que, no obstante, no renuncia a ser un apasionado relato, donde el lector emprenderá una trepidante travesía por la política, los mares y los campos de batalla de la Europa del siglo XVIII; un recorrido por las rutas y entramados comerciales de la Carrera de



Indias; por la América Colonial y la España de la Ilustración a través de sus caminos, sus ciudades o sus espacios naturales. Una crónica que nos adentrará en el fascinante mundo de la arqueología subacuática y de la investigación histórica para descubrir un yacimiento arqueológico sin precedentes que esconde un tesoro por el que se ha desatado una encarnizada batalla judicial en la que España todavía tiene algo que decir. Un trabajo de investigación que invitará al lector a una profunda reflexión en torno a la problemática de la protección y conservación de nuestro patrimonio sumergido, y lo conducirán finalmente a descubrir la verdadera identidad del legítimo propietario del tesoro del Oriflame.

