

**Francisco Cornejo, primer comandante del Departamento
Marítimo del Ferrol (1730-1737)***

**Francisco Cornejo, first commander of the Ferrol's Maritime
Department (1730-1737)**

María Baudot Monroy
Universidad Nacional de Educación a Distancia

Resumen: El objetivo de este trabajo es sacar a la luz la carrera profesional del teniente general de la Armada, Francisco Cornejo y López de Cotilla, paradigma de los militares que protagonizaron la transición entre el final del siglo XVII y la primera etapa reformista borbónica, y analizar algunas de sus decisiones que contribuyeron al desarrollo del nuevo Departamento marítimo de Ferrol.

Palabras clave: Real Armada de Felipe V, Ejército de Carlos II; Departamento marítimo de Ferrol.

Abstract: The aim of this work is to highlight the career of General Francisco Cornejo y López de Cotilla, an example of the military personnel that led the transition between the end of the seventeenth century and the first Bourbon reformist period, and to analyze some of his decisions that contributed to the development of the new maritime department of Ferrol.

Keywords: Spanish Navy of Felipe V; Army of Carlos II; Maritime Department of Ferrol.

* Recibido el 23 de junio del 2017. Aceptado el 11 de diciembre de 2017.

Francisco Cornejo, primer comandante del Departamento Marítimo del Ferrol (1730-1737)¹

“Se echa especialmente de menos un buen diccionario biográfico de España, realizado a base de investigaciones sistemáticas en fuentes de primera mano. Nuestro conocimiento sobre la biografía de los españoles, incluso de aquellos de gran importancia histórica, es terriblemente limitado. Pero aún es mayor el desconocimiento casi absoluto en que hay que moverse en personajes de segunda fila, pero de gran importancia en la vida del país y en el desarrollo del Estado, como son la mayoría de los consejeros y la alta burocracia”².

Recogiendo el guante lanzado por el profesor Elliott en la cita introductoria a este trabajo, reclamación que posteriormente han secundado otros historiadores³, nuestro objetivo es sacar a la luz la carrera profesional de uno de los personajes de segunda fila que contribuyeron al desarrollo de la Real Armada de Felipe V. Francisco Cornejo ingresó en 1685 en el Tercio Viejo de la Armada del Ejército de Carlos II con apenas diez años de edad, y se integró en la Real Armada de Felipe V como capitán de mar y guerra en 1714. En la nueva institución desarrolló un destacado *cursus honorum*, siendo una pieza clave en la creación del Departamento marítimo de Ferrol entre 1732 y 1737. Ese año fue elegido por el rey como uno de los tres marinos que formaron la Junta de Marina rectora del Almirantazgo⁴. A partir de 1741 fue consejero del Consejo de Guerra, falleciendo como decano del mismo en 1759.

De la biografía de Francisco Cornejo (villa de Valle, Valle del Ruesga, agosto de 1675- Madrid, 27 de marzo de 1759) llama la atención, en primer lugar, un hecho poco habitual entre los marinos del siglo XVIII: los casi 71 años de servicio ininterrumpidos a la Monarquía. Así consta en una extensa relación de servicios redactada por el oficial mayor de la Secretaría de Guerra en 1756 a partir de otras dos relaciones anteriores y de las numerosas certificaciones y cartas que presentó el propio Cornejo para avalar la relación de servicios⁵. En ella se destaca explícitamente que no usó de licencia ni durante la época en la que sirvió en el Ejército ni después de incorporarse plenamente a la Armada en julio de 1714⁶. Otro hecho destacable de la carrera profesional de Cornejo es que supone un magnífico ejemplo de la continuidad

¹ Este trabajo ha sido realizado gracias a la ayuda del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad *Culturas urbanas. Dinámicas en ciudades y villas del litoral noroccidental ibérico*, HAR2015-64014-C3-2-R, con co-financiación del FEDER.

² John ELLIOTT y J. F. DE LA PEÑA, *Memoriales y cartas del conde-duque de Olivares*, Madrid, Alfaguara, 1978-1981, t. I, p. XXIII.

³ “Necesitamos más estudios de detalle – microhistorias-“. Christopher STORRS, “Nuevas perspectivas sobre el reinado de Carlos II (1665-1700)”, en M. del C., SAAVEDRA (ed.), *La decadencia de la Monarquía Hispánica en el siglo XVIII*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2016, pp. 17-37, la cita en p. 37. “Una «alta administración militar» en situación de casi lienzo blanco”. F. ANDÚJAR, “Poder militar y poder civil en la España del siglo XVIII. Reflexiones para un debate”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XXVIII (2), 1992, pp. 55.70, la cita en p.56.

⁴ Archivo General de Simancas (en adelante AGS), SMA, 59, Cornejo al marqués de Torrenueva, Ferrol, 2 de julio de 1737, confirmando la recepción de la cédula del nombramiento.

⁵ Archivo Museo Naval de Madrid (en adelante AMNM), Ms. 85bis, doc. 273, ff. 450-459, Miguel Darrichena y Borda, oficial mayor de la Secretaría del Despacho de Estado y Guerra, Madrid, 20 de noviembre de 1756. *Relación de servicios del general de Marina don Francisco Cornejo, en esta fecha decano del Consejo de Guerra*.

⁶ AMNM, Ms. 85 bis, doc. 267, ff. 442-444. *Relación de Servicios de don Francisco Cornejo, 1714-1741*.

que existió entre la oficialidad del Ejército de Carlos II y el de Felipe V. Cornejo, como muchos militares coetáneos, participó sucesivamente en las contiendas durante las últimas décadas del siglo XVII, en la Guerra de Sucesión y a partir de 1714 se integró en la Real Armada de Felipe V, en la que desempeñó cargos de relevancia y responsabilidad en las campañas de la nueva Marina borbónica hasta llegar al generalato⁷. Otros ejemplos de carreras profesionales muy similares son los de Andrés Reggio y Branciforte, Rodrigo Torres Morales, marqués de Matallana o Juan José Navarro, marqués de la Victoria⁸. Cornejo, Rodrigo Torres y el marqués de la Victoria, como otros muchos militares que comenzaron a servir a la Monarquía durante el reinado de Carlos II o durante los primeros años del reinado de Felipe V, se convirtieron en los mandos de la Marina de Felipe V a partir de 1715, contribuyendo con su experiencia a diseñar la política naval y a la creación de las nuevas instituciones navales borbónicas.

Como ocurre con la mayoría de los marinos del siglo XVIII, Cornejo no ha despertado un interés especial en la historiografía, a pesar de tener a sus espaldas una intensa carrera militar y de haber jugado un significativo papel en algunos episodios protagonizados por la Armada. Lo cual deja en evidencia, una vez más, las lagunas existentes en la Historia marítima y naval, y la necesidad de trabajos de investigación que saquen a la luz las actuaciones de los hombres que ejecutaron las directrices de la política naval española. Sobre Cornejo tan solo se encuentran breves reseñas biográficas, que transcriben literalmente algunos párrafos de la Relación de Servicios de 1756 en las clásicas recopilaciones biográficas de marinos ilustres realizadas por Francisco de Paula Pavía, Antonio y Alfredo del Río en el siglo XIX, y por Ricardo de la Guardia, a principios del siglo XX. Estas referencias fueron recogidas fielmente por el capitán de navío José Blanco Núñez para la reciente redacción de un artículo dedicado a Cornejo⁹.

Aunque de una carrera profesional tan extensa, en la que desempeñó cargos de responsabilidad cabría esperar un buen legado de documentación, era evidente que debido a las numerosas campañas en las que participó el personaje y a los distintos mandos que ejerció en el Ejército y sobre todo en la Armada, la documentación iba a estar muy dispersa y repartida entre los distintos archivos españoles. Lamentablemente, en cuanto empezamos a bucear en los archivos pudimos confirmar que con excepción de su etapa al frente del Departamento de Ferrol, no era tanta la documentación disponible y que, efectivamente, se hallaba muy dispersa. Su expediente personal como oficial del Cuerpo General de la Marina, solo recoge un pequeño listado con las fechas de sus ascensos de grado durante el tiempo que sirvió en la Armada (1714-1741)¹⁰. Por

⁷ A. J. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, “¿Continuidad o cambio? El generalato entre los Austrias y los Borbones”, *Cuadernos Dieciochistas*, 15, 2014, pp. 47-72

⁸ Sobre estos marinos véase, A. del SOLAR Y TABOADA, *Don Rodrigo Torres Morales, primer marqués de Matallana*, Badajoz, Ediciones Arqueros, 1930; J. VARGAS PONCE, *Vida de d. Juan José Navarro. Primer marqués de la Victoria*, Madrid, Imprenta Real, 1808, y VV.AA., “El marqués de la Victoria en la España de su tiempo”, *Revista de Historia Naval*, monográfico dedicado al marqués de la Victoria, 28, 1996.

⁹ F. de P. PAVÍA, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación entre 1700 y 1868*, en la imprenta a cargo de J. López, 1873; J. A. y A. DEL RÍO, *Marinos ilustres de la provincia de Santander*, Santander, 1881; R. DE LA GUARDIA, *Datos para un cronicón de la Marina militar de España. Anales de trece siglos de Historia de la Marina*, El Correo Gallego, 1914, y J. M. BLANCO NÚÑEZ, “Don Francisco Javier Cornejo y Vallejo”, *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto y septiembre, 2003, pp. 343-349.

¹⁰ Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán” (en adelante AGMAB), leg. 620/286.

el contrario son bastante más explícitas algunas relaciones de méritos relativas a su etapa en el Ejército (1689-1713). Estas relaciones describen las carreras profesionales de los interesados paso a paso, basándose en datos exactos, avalados con certificaciones de los superiores, sobre destinos y campañas, por lo que son una gran ayuda para reconstruir las biografías profesionales. Sin embargo, al ser su objetivo apoyar la solicitud de ascensos, mercedes y prebendas, no siempre lo cuentan todo. Hacen especial hincapié en las actuaciones destacadas del solicitante, incluyendo las heridas y lesiones durante las campañas, y omitiendo otras acciones menos o nada afortunadas en las que se vio involucrado el solicitante. Sobre los primeros años en el Ejército de Cornejo apenas hay documentación en la que aparezca mencionado, no obstante hemos podido documentar su intervención en algunas expediciones. Por el contrario, hemos encontrado documentación de la etapa como marino y como comandante general del Departamento de Ferrol que permite conocer el funcionamiento inicial de la base naval gracias a las iniciativas de Cornejo.

Primeros años en el Ejército, 1689-1714.

Después de haber quedado huérfano de padre, Cornejo, con apenas diez años de edad, ingresó en enero de 1685 como arcabucero aventajado en una de las compañías del Tercio de Infantería de la Armada Real del Mar Océano del maestro de Campo Jorge de Villalonga que se hallaba destinado en Gibraltar. Al iniciarse la Guerra de los Nueve Años contra Francia (1689-1697) su compañía se trasladó a Cataluña, tomando parte en la liberación del sitio de Camprodón¹¹. Su siguiente destino, a partir de 1691, fue como soldado de la guarnición de Gibraltar y le brindó su primera experiencia marinera, al embarcarse para perseguir y capturar con éxito una saetía francesa cargada con géneros para la Berbería. Posteriormente, Cornejo junto a su Tercio embarcó en uno de los tres navíos genoveses fletados por la Corona para el intercambio de prisioneros musulmanes por cautivos cristianos en Ceuta, después de la pérdida de Larache. Permaneció en Ceuta custodiando a los cautivos durante cuatro meses. En 1693 lo encontramos navegando de nuevo hacia Nápoles en la armada del almirante Pedro Corbete, formada por quince velas. Su misión era el transporte de tropas y pertrechos a Nápoles, Génova y Cataluña. Estando la escuadra anclada en el puerto de Baya del reino de Nápoles, donde algunos navíos recibían carena, fue atacada por una escuadra francesa, Cornejo sirvió en la artillería de la batería más avanzada, contribuyendo al rechazo del ataque. Al año siguiente la escuadra se mantuvo en Menorca, Cornejo participó activamente en la fortificación de la entrada al puerto de Mahón. De ahí, Cornejo pasó con la escuadra a patrullar el Cabo de San Vicente con la intención de encontrarse con la flota de Indias y convoyarla hasta Cádiz. En octubre de 1793 Cornejo fue ascendido a alférez de la compañía del Tercio de Infantería de D. Juan de las Cuevas y al año siguiente es destinado a liberar la ciudad de Ceuta, sitiada por Mulay Ismail¹². Su estancia en Ceuta se prolongó cinco duros años, pues los enfrentamientos fueron duros y continuos. Cornejo fue seriamente herido en numerosas ocasiones durante los combates, porque fue de alférez de la manga de vanguardia a

¹¹ AMNM, Ms. 85, doc. 273, ff. 450-459. Sobre esta guerra véase: A. ESPINO LÓPEZ, *El frente catalán en la Guerra de los Nueve Años, (1689-1697)*, tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 1994. Agradezco al profesor Francisco Andújar los datos que me ha facilitado sobre Cornejo.

¹² Sobre las tropas que se enviaron a levantar el asedio véase: A. J. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, *La ciudad y guarnición de Ceuta (1640-1700). Ejército, fidelidad e integración de una ciudad portuguesa a la Monarquía hispánica*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 2013, capítulo IV.

deshacer los ataques del enemigo. En 1698 fue ascendido a capitán de Infantería vivo de una de las compañías del Tercio del maestro de campo Jorge de Villalonga y dos años más tarde se trasladó junto a su Tercio a la guarnición de Cádiz. En 1701 se embarcó junto a su Tercio en la escuadra francesa del vice-almirante conde d'Estrées que navegaba hacia Nápoles para someter la revuelta promovida por partidarios del emperador austríaco. Al año siguiente está de regreso en Cádiz, agregado al Tercio de Infantería de Juan Antonio Ibáñez luchando contra las tropas inglesas de la flota del almirante Rooke que habían desembarcado, ocupado y saqueado el Puerto de Santa María y Rota. En agosto de 1703, como reconocimiento a los diez y nueve años de servicio ininterrumpido y a sus “destacadas intervenciones” es nombrado ayudante real del Ejército de Andalucía, cuyo mando ostentaba el capitán general marqués de Villadarias¹³. La declaración de guerra de Portugal en 1704 llevó a Cornejo a luchar en el país vecino, participando en la toma de varias villas. La toma de Gibraltar por los ingleses en agosto de 1704 obligó a desatender las operaciones en Portugal para concentrar las tropas en el sitio de la plaza a partir de septiembre¹⁴. Cornejo acompañó al marqués de Villadarias, quien le encargó obstaculizar por mar la llegada de víveres al Peñón. Tras el levantamiento del sitio en abril de 1705 regresó al frente portugués. Durante la espera para entrar en acción se ocupó de instruir y entrenar a los regimientos nuevos de Infantería miliciana movilizados, así como de inspeccionar las Infantería, Caballería y los Dragones. A las órdenes del duque de Osuna, capitán general del Ejército de Andalucía y de sus costas, participó en la toma de las plazas de Serpa y Moura hasta que el 27 de noviembre de 1708 fue elegido castellano del Castillo de Santa Catalina en el Puerto de Santa María por el duque de Osuna. Al año siguiente teniendo noticias de que los ingleses planeaban un asalto a Tarifa, se le ordenó trasladarse a dicha plaza para ponerla en estado de defenderse, reforzando las murallas, defensas e instruyendo a la infantería, lo que motivó que los ingleses desistieran de su plan. Avisado nuevamente de que intentaban desembarcar en Zahara y Veguer para hacerse con víveres, ordenó evacuar todo el ganado existente y los objetos de valor, con el resultado de que nuevamente truncó los planes ingleses.

Durante 1710 acompañó al capitán general Francisco Manrique y Arana al reconocimiento de las principales plazas andaluzas para ponerlas en estado de defensa. Ese mismo año le fue concedido el hábito de Santiago¹⁵. Al año siguiente Manrique le nombró gobernador interino de la plaza de Sanlúcar de Barrameda, y durante 1712 y 1713 Cornejo aprovechó su estancia en esta población para dirigir las obras de reparación del castillo de Santa Catalina y desenterrar las baterías costeras para poner en estado de defensa el litoral gaditano. En junio de 1714 un nuevo destino cambió la vida de Cornejo. Manrique le entregó el mando de una fragata de cuarenta y cuatro cañones, *La Sorpresa*, con la que debía incorporarse a las fuerzas navales de Felipe V que estaban llevando a cabo el bloqueo del puerto de Barcelona¹⁶. Previamente, José Grimaldo había pedido al intendente de Marina Salvador de Olivares una “relación de los oficiales de mar que actualmente subsisten en la Armada y Galeras y parajes en que se hallan”. De acuerdo con los listados conservados en la Secretaría de Guerra, Olivares

¹³ AGS, SGU, Suplemento, leg. 559. Salvador de Olivares a José Grimaldo, 1713, *Relación de oficiales que han servido en la Armada y al presente en la guarnición de Cádiz y los que hay en aquella plaza, además de los que están en los Regimientos de la guarnición*,

¹⁴ Una panorámica sobre la situación del Ejército durante el sitio en C. de CASTRO, *A la sombra de Felipe V: José Grimaldo, ministro responsable*, Madrid, Marcial Pons, 2004, pp. 113-119.

¹⁵ Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Órdenes Militares, Caballeros de Santiago, exp. 2137.

¹⁶ AMNM, Ms. 85bis., doc. 273

informó que uno de los oficiales de mar destinados en las inmediaciones de Cádiz era el ayudante real Francisco Cornejo¹⁷.

En la Real Armada, 1714

Después de la firma del Tratado de Utrecht en 1713, mientras en los despachos europeos se seguía negociando para consolidar la frágil paz alcanzada, Felipe V puso en marcha la campaña para recuperar Barcelona mediante un asedio por mar y tierra de la ciudad¹⁸. Esta campaña fue la primera de una serie de expediciones anfibia inmediatamente posteriores (1715 Mallorca, 1716 Cerdeña y 1718 Sicilia), que llevó a cabo el monarca en el Mediterráneo para intentar recuperar el peso político en Europa y el control sobre el Mediterráneo occidental, mermados por la pérdida territorial impuesta en Utrecht¹⁹. Como ya había ocurrido durante la Guerra de Sucesión, Felipe V se vio obligado a recurrir a su abuelo Luis XIV para poder ejercer su poder naval, muy limitado por la falta de buques de guerra y de oficiales de Marina con capacidad de mando²⁰. Con el asesoramiento de Jean de Orry, encargado de las finanzas²¹, se fletaron a la Marina francesa dos fragatas y varias embarcaciones menores armadas y tripuladas, y el rey solicitó el envío adicional de oficiales de la Marina francesa de distinta graduación, especialmente altos mandos expertos en la guerra naval. Felipe V pidió a Luis XIV explícitamente la participación de los tenientes generales Juan Ducasse y el baillío Bellefontaine, a quienes entregó el mando de todas las fuerzas marítimas concentradas en el Mediterráneo para el bloqueo de Barcelona. Para el caso de que no pudieran acudir a su llamada por su avanzada edad, como así ocurrió, instó que fueran sustituidos por el jefe de escuadra marqués de Gavaret²².

¹⁷ AGS, SGU, Suplemento, leg. 559.

¹⁸ Sobre las negociaciones previas a las campañas véase, N. SALLÉS VILASECA, “«Que nos odien, si también nos temen». El razonamiento estratégico de las campañas de Cerdeña y Sicilia. (1717-1718)”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, pp. 313-334. Sobre el sitio y bloqueo naval de Barcelona véase, M. BRUGUERA, *Historia del memorable sitio y bloqueo de Barcelona y heroica defensa de los fueros y privilegios de Cataluña de 1713 y 1714*, Barcelona, Fiol y Gros, 1871. J. ALBAREDA SALVADÓ, *La Guerra de Sucesión de España, (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2012, pp. 360-385.

¹⁹ D. OZANAM, “Felipe V, Isabel de Farnesio y el revisionismo mediterráneo (1715-1746)”, *Historia de España de Menéndez Pidal. Tomo XXIX: La Época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, Espasa-Calpe, 1985, pp. 573-593; Christopher STORRS, “The Spanish Risorgimento in the Western Mediterranean and Italy, 1707-1748”, *European History Quarterly*, 2012, 42, 4, pp. 555-577; F. FAUSTA GALLO, “El Mediterráneo en el nuevo contexto europeo (1700-1715)”, en M. TORRES ARCE y S. TRUCHUELO (eds.), *Europa en torno a Utrecht*, Santander, Universidad de Cantabria, 2014, pp. 89-112, y N. SALLÉS VILASECA, “La política exterior de Felipe V entre 1713 y 1719: un desafío al sistema de Utrecht”, en J. ALBAREDA SALVADÓ (ed.), *El declive de la Monarquía y del Imperio Español. Los tratados de Utrecht (1713-1714)*, Barcelona, Crítica, 2015, pp. 277-317.

²⁰ P.E. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, “La Marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII, (1700-1718)”, *Revista General de Marina*, 199, 1980, pp. 137-155, e IDEM, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1982, pp. 126-141.

²¹ Sobre Orry y sus reformas ver, A. DUBET, *Un estadista francés en la España de los Borbones. Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1701-1706)*, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 2008, y G. HANONTIN, *Jean Orry. Un homme des finances royales entre France et Espagne (1701-1705)*, Córdoba, Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba, 2009.

²² Real cédula de 21 de febrero de 1714 transcrita en C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1973, t.VI, pp. 112-113.

Fue en el contexto de esta expedición naval conjunta hispano francesa, cuando se pusieron los fundamentos para reformar la Marina de guerra y reconstruirla materialmente. Sobre estos cimientos, durante los siguientes años se construiría la nueva institución, que empezó a denominarse Real Armada. Previamente se habían suprimido los títulos de las escuadras regionales que todavía persistían en la metrópoli, refundiéndolas en una única fuerza naval dependiente política y económicamente de la Corona. Las escuadras de galeras del Mediterráneo, la Armada de Barlovento, la Armada del Mar del Sur y el Galeón de Manila siguieron operando con independencia²³. A propuesta de Jean Orry, para mejorar la coordinación y especialización gestora y fiscalizadora de la Administración estatal, en noviembre de 1714 mediante un real decreto se dividió la Secretaría del Despacho en cuatro Secretarías: Estado, Justicia, Guerra y Marina e Indias con un secretario al frente de cada una de ellas. Se crearon también los cargos de veedor general como supervisor de todos ellos, así como el de intendente general al frente de la Secretaría de Hacienda con una función claramente fiscalizadora. Este último, posteriormente se convertirá en Secretario de Hacienda²⁴. Por lo tanto, desde final de 1714 la incipiente Real Armada empezó a ser gestionada a través de la Secretaría de Marina e Indias por el primer secretario de la institución, Bernardo Tinajero de la Escalera²⁵. La nueva Real Armada se consolidó a partir de 1717 como una institución centralizada y profesionalizada, dependiente directamente de la corona a través de la Secretaría de Marina, gestionada mediante la "vía reservada", gracias a las reformas llevadas a cabo por Alberoni y por el intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, José Patiño²⁶. A pesar de la tendencia centralizadora de todas las reformas, la Armada mantuvo cierta independencia económica, fuera del control de la Tesorería General²⁷. La intención fue que la Corona dispusiera de un instrumento potente para ejercer su poder naval en todo su imperio. Felipe V decidió empezar a utilizar su creciente poder naval para recuperar el control en el Mediterráneo.

En febrero de 1714, para facilitar la transmisión de órdenes entre los marinos franceses y los españoles que participaron en el bloqueo naval al puerto de Barcelona, en se estableció un nuevo orden de grados jerárquico equivalente a los que existían en la Marina francesa mediante la promulgación de un real decreto²⁸.

Mientras en los despachos se fraguaban estas reformas administrativas, en junio de 1714 el capitán general de Andalucía, Manrique, entregó el mando de la fragata *San Fernando*, alias *Sorpesa*, de 50 cañones a Cornejo con la orden de acudir a reforzar la acción de las escuadras que estaban llevando a cabo el sitio de Barcelona. En su derrota desde Cádiz a Barcelona, bordeando la costa mediterránea, Cornejo tomó setenta cautivos moros en el puerto de Málaga, que entregó en Cartagena para ser utilizados como chusma en la escuadra de galeras. De Cartagena llevó bombas y cebada

²³ P.E. PÉREZ-MALLAÍNA, *Política naval española* [...], op.cit, p. 442-443.

²⁴ D. PERONA TOMÁS, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1998, pp. 48-56.

²⁵ *Ibidem*, pp. 50-62.

²⁶ C. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, pp. 89-134.

²⁷ S. SOLBES FERRI, "El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del siglo XVIII", en M. BAUDOT MONROY (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, pp. 147-193.

²⁸ Real Cédula de 21 de febrero de 1714. D. PERONA TOMÁS, *Los orígenes* [...], op. cit., pp. 43-45.

hasta Barcelona para los sitiadores, quedando incorporada su fragata a la armada sitiadora hasta el final del bloqueo en septiembre. Aparte de las dos fragatas francesas, la flota española la componían dos navíos armados en guerra aportados por el general de la Carrera de Indias, Andrés de Pes²⁹; una escuadra de diez embarcaciones mercantes armadas en guerra aportada por Manuel López Pintado, contratada por asiento inicialmente para llevar a La Habana todos los pertrechos y la artillería necesarios para el proyecto de rearme naval de Tinajero, consistente en construir en La Habana diez navíos de 60 cañones³⁰; otra escuadra formada por tres navíos de línea *El Real*, *La Reina* y *El Príncipe de Asturias*, fletada por asiento al marino-comerciante genovés marqués de Mari,³¹; las escuadras de galeras del Mediterráneo mandadas respectivamente por Carlos Grillo, José de los Ríos y Baltasar de Guevara, así como unas cincuenta embarcaciones fletadas o compradas al comercio y armadas en guerra que se despacharon desde los puertos de Cádiz, Alicante y Cartagena al mando de los oficiales de mar y guerra disponibles. Uno de estos hombres fue Cornejo, quien concluida la campaña en septiembre, como el resto de oficiales que habían participado en ella y lo solicitaron, quedó incorporado a la nueva Real Armada gozando un sueldo de 100 escudos³².

Como se habían avistado embarcaciones argelinas en aguas cercanas a Cataluña, en noviembre de 1714 Cornejo fue uno de los oficiales que recibió el encargo del gobernador general de la Armada, Pedro de los Ríos, de patrullar la costa catalana hasta Salou con una pequeña escuadra formada por su fragata y otra nombrada *El Águila*. Cornejo mantuvo su misión de patrullaje durante todo el invierno y, después de carenar las fragatas en Alfaque (Tarragona), se incorporó en marzo de 1715 a la armada que Patiño estaba preparando en Barcelona para la toma de Mallorca.

La recuperación de Mallorca de las fuerzas austracistas también fue una operación anfibia conjunta hispano francesa³³. Cornejo participó al mando de la fragata *La Sorpresa* que cargaba 44 cañones. Desde Barcelona transportó al tercer batallón de Infantería de la Marina francesa. Desembarcado el batallón entre los días 15 y 16 de junio en calas cercanas a Felanitx, cruzó varias veces el Mediterráneo escoltando las tartanas que cruzaban entre Mallorca y Barcelona llevando pliegos para las cortes de Francia y España con la noticia del desembarco. Cornejo se reincorporó a la armada expedicionaria para la toma de Palma y concluida esta, fue el encargado de transportar en *La Sorpresa* y *La San Antonio* un contingente de 300 hombres para tomar Ibiza. La rápida claudicación de las autoridades austracistas permitió que Cornejo transportara a los disidentes en su viaje de regreso a Mallorca. Allí se incorporó a la flota con la que navegó hacia Cádiz, pasando por Barcelona para desembarcar parte de las tropas. Ya en

²⁹ F. FONT BETANZOS, “La deuda de la ciudad de Cádiz con el almirante Andrés de Pes”, *Revista de Historia Naval*, 121, 2013, pp. 73-92.

³⁰ P.E. PÉREZ MALLAÍNA, *Política naval española [...]*, op. cit, pp.341-342 y 405-408, y E.TAPIAS HERRERO, *El teniente general Manuel López Pintado (1677-1745). Ascenso económico y social de un comerciante marino de la Carrera de Indias*, tesis doctoral, Sevilla, 2015, pp. 181-184.

³¹ Sobre Esteban de Mari Centurion, marqués de Mari, (1683-1749), véase G. CANDIANI: “Navi per la nuova marina della Spagna borbónica: l’assiento di Stefano de Mari, (1713-1716)”, *Mediterranea, ricerche storiche*, XII, 2015, pp. 107-146.

³² AMNM, Ms. 85bis.doc. 267. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española [...]*, op.cit, t.VI, pp.114-116.

³³ E. PASCUAL RAMOS, *Poder y linaje durante la Guerra de Sucesión en el reino de Mallorca. El marqués de la Torre*, Palma de Mallorca, 2013, pp. 206-213, e *Ibidem*, “Formación e instrucciones de la expedición anfibia para la conquista de Mallorca (1715)”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5, 2016, pp. 46-66.

Cádiz fue destinado a supervisar la carena que debían recibir las embarcaciones en los astilleros del Puente de Zuazo³⁴.

En marzo de 1716 ascendió a capitán de navío y obtuvo el mando de *La Hermiona*, un navío de 52 cañones que junto con el *San Dimas*, un mercante fletado a un comerciante gaditano, formaron una pequeña escuadra para llevar azogues y pliegos a Veracruz³⁵. Zarpó de Cádiz ese mismo mes, emprendiendo su primer viaje a América con la peculiaridad de que en *La Hermiona* viajó el nuevo virrey novohispano marqués de Valero con su numeroso séquito y voluminoso equipaje³⁶. En diciembre de 1717 estaba de regreso en Cádiz. Traía más de 5.000.000 de pesos para la Hacienda, 150 arrobas de plata labrada para el rey, así como varias alhajas con diamantes y perlas de gran valor para la reina y el príncipe de Asturias de parte del nuevo virrey, del duque de Linares y del obispo de Puebla.

A principios de marzo de 1718 Cornejo volvió a zarpar de Cádiz al mando de dos buques de guerra y trece mercantes en los que transportaba cinco batallones hacia Cerdeña, que había sido recuperada en agosto del año anterior mediante una expedición anfibia comandada por el marqués de Mari y el marqués de Lede. Los batallones iban destinados a reforzar las tropas de Lede que habían protagonizado el desembarco³⁷. De regreso a Barcelona, se hizo cargo interinamente de la gran armada que se estaba pertrechando, destinada a la conquista de Sicilia, compuesta por 13 buques de guerra y unos 30 barcos de transporte fletados, hasta que llegaron a Barcelona los mandos de las escuadras que formaron la armada. En junio de 1718 al mando del *Príncipe de Asturias* zarpo junto a la flota hacia Sicilia. Ninguna de las Relaciones de Servicios presentadas por Cornejo hace mención a los sucesos de Sicilia, lo cual no es sorprendente, si tenemos en cuenta que estas relaciones se redactaban para apoyar la solicitud de mercedes. Evitaban, por lo tanto, mencionar hechos o actuaciones poco afortunados, como el apresamiento por los ingleses del *Príncipe de Asturias*³⁸. En cualquier caso, desde Palermo Cornejo fue enviado a San Feliú de Guixols para supervisar el apresto y armamento del *Cambí*, uno de los navíos que se construyeron en el astillero catalán. Con el *Cambí* navegó hacia Cádiz, consiguiendo escapar de la persecución de una escuadra de seis navíos ingleses, que le persiguieron hasta que entró en el Estrecho, aprovechando la oscuridad de la noche. Una decisión arriesgada si no se conocían las corrientes y los vientos reinantes a la hora de cruzar del Mediterráneo al Atlántico. Cornejo entró sin sufrir contratiempos en Cádiz en diciembre de 1718.

En abril de 1719, en plena Guerra de la Cuádruple Alianza (1718-1721) zarpa de nuevo hacia Veracruz. Va al frente de una escuadra formada por los navíos de línea y la fragata *San José*, *San Juan Bautista* y *San Luís*, que transportan azogues y numerosos pertrechos de repuesto para el mantenimiento de los buques en Veracruz³⁹. Patiño le había confiado el mando de la decaída Armada de Barlovento y su

³⁴ AMNM, Ms. 85bis, doc. 273.

³⁵ AGMAB, leg. 620/286.

³⁶ *Ibidem*. Los registros de carga en Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, 1281, N.1.R.2, y AGI, Contratación, 5469, N.2. R.10.

³⁷ Sobre la toma de Cerdeña, M. A. ALONSO AGUILERA, *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720): introducción a la política española en el Mediterráneo posterior a la Paz de Utrecht*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1977.

³⁸ C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española [...]*, op. cit, t.VI, p. 162.

³⁹ Los registros de carga en AGI, Contratación, 1285, N. 1, R. 1, R.2 y R.3 respectivamente.

restauración con la incorporación de los tres buques que llevaba consigo desde Cádiz⁴⁰, así como reforzar con los buques la actuación de las fuerzas expedicionarias enviadas desde Cuba a recuperar las plazas de Pensacola y Mobile ocupadas por Francia⁴¹. Era la primera iniciativa política metropolitana que se encomendaba a la Armada desde el final de la guerra para reforzar la defensa naval del ámbito caribeño, porque hasta este momento el despliegue de la recuperada fuerza naval se había concentrado en el Mediterráneo. La Armada volvió así a asumir también en aguas del virreinato novohispano una función que le era propia, pero que por falta de unidades navales y de oficiales durante las últimas décadas se había dejado en manos de la Marina francesa durante la Guerra de Sucesión⁴², o en las de corsarios armados por los gobernadores de las plazas americanas, quienes también asumieron la tarea de combatir el creciente contrabando:

“Que tengan muy particular cuidado en no permitir que en el territorio de la jurisdicción de sus gobiernos se introduzcan géneros extranjeros, y que detengan y apresen las embarcaciones que los llevarén, castigando a sus dueños, de modo que escarmienten, y no vuelvan a intentar introducciones semejantes, para que de esta manera se logre obviar estos perjuicios y daños, de cuyo remedio depende restablecimiento de los comercios de estos reinos, donde sin embargo de las repetidas órdenes y providencias dadas anteriormente [...] se ha frecuentado comercio ilícito entre vasallos míos y los comerciantes extranjeros⁴³”.

Desde mediados del siglo XVII estas pequeñas escuadras corsarias, apoyadas ocasionalmente por los buques de la Armada de Barlovento, combatieron el contrabando practicado por corsarios británicos desde Barbados y Jamaica. No cabe duda de que los ingleses, apoyados por los gobernadores de Barbados y Jamaica y por las colonias norteamericanas supieron aprovechar la escasa presencia naval española en todo el arco caribeño. En el siglo XVIII, bajo la pantalla del navío de permiso, del asiento de negros y de los nuevos privilegios comerciales, adquiridos mediante los tratados de comercio negociados por Alberoni con el embajador británico George Bubb en 1715 y 1716, el contrabando y las ocupaciones ilegales de territorios del virreinato⁴⁴ aumentaron considerablemente⁴⁵. Alberoni fue plenamente consciente del peligro que estos asentamientos ilegales significaban para la integridad del imperio, y de las pérdidas económicas que causaba el comercio ilícito, de ahí que promoviera medidas políticas para reforzar la defensa de los territorios americanos y potenciar y rentabilizar

⁴⁰ B. TORRES RAMÍREZ, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981, p.195. A la Armada de Barlovento solo le quedaba un navío *Nuestra Señora de Guadalupe* que había hecho varios viajes a España trayendo caudales durante la guerra. En 1715 regresó a Veracruz con la flota de López Pintado.

⁴¹ AGI, México, 633. Expediente sobre la entrada de franceses en el Seno mexicano y poblaciones que hicieron en Santa María de Gálvez (Pensacola) y Mobile.

⁴² P. E. PÉREZ-MALLAÍNA, *Política naval española* [...], op.cit. pp. 76-87.

⁴³ Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM), Impresos Oficiales, vol. 45, exp. 28, ff. 145-147, citado en R. REICHERT, “Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713–1763”, *Península*, VII/1, 2012, pp. 13-37.

⁴⁴ A. del CANTILLO, *Tratados, convenciones y declaraciones de paz y comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas de la Casa de Borbón desde 1700 hasta el día*, Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843, pp. 170-174. Los privilegios añadidos consistieron en una reducción de las tasas fiscales como nación más favorecida, equiparándolas a las que pagaban los españoles, y en un incremento del arqueo del navío de permiso anual de 500 toneladas a 650.

⁴⁵ R. REICHERT, “El Golfo de Honduras: estrategias geopolíticas y militares de una frontera imperial, siglos XVI-XVIII”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 65, 2017, pp. 9-40.

el comercio colonial. En este sentido hay que destacar: la creación del virreinato de Nueva Granada, el Proyecto de Galeones y Flotas de 1720, el nuevo asiento con el Consulado para enviar ocho navíos de aviso anuales a Veracruz y Cartagena, la reactivación de la Armada de Barlovento, el estímulo de la actividad corsaria en aguas del Caribe. También se contempló llevar a cabo expediciones anfibias para desalojar a franceses e ingleses de los territorios que ocupaban en el Golfo de México aprovechando el contexto de la Guerra de la Cuádruple Alianza⁴⁶. Patiño, como intendente general de Marina, fue el responsable de llevar a cabo las reformas planeadas por Alberoni y de diseñar la nueva política naval para reforzar la defensa del Golfo mexicano mediante la reconstrucción de la Armada de Barlovento, el fomento de la actividad de los corsarios, con cuyas presas se abastecía la Armada de Barlovento⁴⁷, y el envío de navíos de línea y fragatas a Veracruz y La Habana. Este cambio en la política naval también se reflejó en la financiación de la defensa colonial. A pesar de que durante la primera mitad del siglo los buques de guerra se construyeron y se armaron en la metrópoli, a partir de 1720 el virreinato mexicano empezó a invertir en la defensa del Caribe más dinero que el que enviaba a la Península, consolidándose la tendencia de financiar la defensa colonial con los ingresos de los virreinos. Financiación que fue aumentando progresivamente durante el siglo XVIII⁴⁸.

Las misiones que Patiño había encomendado a Cornejo eran el desalojo de los franceses de los presidios de Mobile y Pensacola y la conquista de la isla de Providencia en manos inglesas⁴⁹. En mayo de 1719 el coronel de Dragones Alfonso Carrascosa zarpó de La Habana con una flotilla formada por catorce embarcaciones ligeras capturadas a corsarios para desocupar Pensacola, recuperando la soberanía española del presidio. Sin embargo, en agosto la plaza fue nuevamente tomada por la escuadra francesa destacada en la colonia francesa de Saint Domingue. Avisado Cornejo, zarpó de Veracruz en octubre con los navíos y cuatro fragatas pequeñas para hostilizarlos. A consecuencia de un temporal naufragaron y se perdieron durante la navegación los navíos que Cornejo había llevado de Cádiz, el *San Luis* y el *San Juan Bautista*. Para el mantenimiento de la escuadra, los oficiales reales de Veracruz remitieron al comisario de la escuadra de Cornejo, José del Campillo, caudales para sueldos, víveres, medicinas, balería y pertrechos por un valor de 263.000 pesos⁵⁰. La inferioridad de fuerzas frente a la escuadra francesa, formada por cinco navíos de línea de 60 y 70 cañones que reforzaba la defensa de la plaza, impidió la recuperación de Pensacola, por lo que

⁴⁶ E. HEREDIA HERRERA, "Asiento con el Consulado de Cádiz de 1720 para el despacho de Avisos", VV.AA., *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Instituto de Estudios gaditanos, 1976, pp. 163-172; J. M. LÓPEZ BERNAL, "Las comunicaciones postales en América durante la época colonial (siglos XVI-XVIII)", en Archivo General de Indias, *El Correo español en América*, Sevilla, Ministerio de Cultura, 1996, pp. 23-34, y A. KUETHE, "La política colonial de Felipe V y el proyecto de comercio de 1720", en F. NAVARRO (ed.), *Orbis incognitus, Avisos y legados del Nuevo Mundo*, Huelva, Universidad de Huelva, 2007, pp. 233-241..

⁴⁷ B. TORRES RAMÍREZ, *La Armada de Barlovento* [...], op. cit, pp. 195-197.

⁴⁸ J. TEPASKE, "La política española en el Caribe durante los siglos XVII y XVIII", en A. ACOSTA y J. MARCHENA (eds.), *La influencia de España en El Caribe, La Florida y La Luisiana, 1500-1800*, La Rábida, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1983, pp. 61-87.

⁴⁹ W. GRIFFEN, "Spanish Pensacola, 1700-1763", *The Florida Historical Quarterly*, vol. 37, 3 y 4, 1959, pp. 242-262; J. TEPASKE, "La política española en el Caribe en los siglos XVII y XVIII", en A. ACOSTA, y J. MARCHENA (eds.), *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, La Rábida, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1983, pp. 61-87.

⁵⁰ AHN, Estado, leg. 2884, caja 2. En México a 25 de octubre de 1719, Simón de Carragal, *Relación de caudales remitidos al comisario real de Marina D. José del Campillo en virtud de orden de S.E. el virrey para el pago de la armada que vino a cargo del comandante D. Francisco Cornejo*.

Cornejo desembarcó los trescientos hombres que llevaba en el cercano fuerte de la bahía de San José, estableciendo una guarnición, y permaneció patrullando la costa durante algún tiempo. La falta de una escuadra con navíos de línea capaz de enfrentarse a la francesa hizo que Pensacola permaneciera en poder de Francia hasta que se firmó la paz que puso fin a la guerra, a finales de 1722.

En febrero de 1720 Cornejo zarpó nuevamente de La Habana con una pequeña escuadra de fragatas, algunas embarcaciones de corsarios cubanos y mil hombres para tratar de conquistar la isla de Providencia. Un fuerte temporal en el Canal de Bahamas dispersó la escuadra y destruyó algunas embarcaciones. Cornejo consiguió regresar a La Habana, donde permaneció ocupado dirigiendo las reparaciones y carenas de las maltrechas fragatas⁵¹. En mayo se reunieron en junta de guerra todos los oficiales del Ejército y de la Armada que estaban en La Habana para evaluar las posibilidades de recuperar Pensacola contando con los dos navíos y la fragata que Patiño había enviado de refuerzo. El general Baltasar de Guevara presidió la junta.⁵² Tras analizar los más recientes informes sobre las escuadras francesas e inglesas que patrullaban el Caribe, se constató que persistía una notable inferioridad de fuerzas, que desaconsejaba un nuevo intento de recuperar Pensacola y de atacar Providencia. No obstante, se decidió patrullar la zona con las embarcaciones disponibles, porque “se mantiene esta costa llena de corsarios, balandras y bergantines” que practicaban un creciente comercio ilícito⁵³. Finalmente, cuando se recibieron en La Habana los caudales de las cajas mexicanas, Guevara ordenó zarpar hacia España. Cornejo lo hizo montando el navío *La Begoña*, levó anclas el 3 de noviembre y entró en Cádiz el 22 de diciembre. Llevaba consigo siete millones de pesos en plata y un millón más en frutos. Desde su primera campaña en la Marina en el sitio de Barcelona Cornejo se había ganado el reconocimiento de sus superiores, lo que unido a la falta de mandos experimentados contribuyó a que fuera ascendido a jefe de escuadra en abril de 1721⁵⁴.

Ese mismo año emprendió su siguiente misión. Nuevamente al mando de *la Begoña* se hizo a la vela en diciembre como segundo comandante de la flota de Galeones hacia Tierra Firme que mandaba el general Baltasar de Guevara. En diciembre de 1723 zarpó la flota de La Habana. Durante el viaje de regreso un recio temporal dispersó el convoy, quedando *la Begoña* desarbolada de su palo mayor y con la caña del timón rota. Cornejo consiguió entrar en la ría Pontevedra en febrero junto a dos mercantes que encontró perdidos cerca de la costa. Para reparar su navío se vio obligado a permanecer en Pontevedra hasta abril de 1723, entrando el 19 de ese mes felizmente en Cádiz con un tesoro de siete millones de pesos en oro y plata, y más de un millón en frutos⁵⁵.

⁵¹ C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española [...]*, op.cit, t. VI, p.183-184.

⁵² AHN, Estado, leg. 2884, caja 2. *Resolución tomada sobre lo acordado para la ejecución y cumplimiento de las órdenes de S. M. de 1 y 27 de enero de este año en asunto armamento y expedición que manda hacerse para desalojar los franceses de los puestos de Santa María de Gálvez, por otro nombre Pensacola, Mobila, y Masacra, situados en el Seno Americano y que indebidamente ocupan.*

⁵³ AHN, Estado, 2884, caja 2. La Habana, 15 de mayo 1720, Alonso de Balbas, comisario ordenador de la escuadra de Baltasar de Guevara a Miguel Fernández Durán. Idem marqués de Valero, virrey de Nueva España.

⁵⁴ AGS, SMA, leg. 751, ff. 59-60.

⁵⁵ AMNM, Ms. 85bis, doc. 273. Salvo indicación explícita hemos reconstruido la actividad profesional de Cornejo en la Real Armada siguiendo la relación de méritos contenida en el manuscrito citado.

El 31 de diciembre de ese año vuelve a zarpar al mando de *la Estrella de Mar* como segundo comandante de la flota de Galeones que manda el teniente general Carlos Grillo. En febrero la flota entró en Cartagena. Una vez que los mercantes quedaron seguros en el puerto, Cornejo se dedicó a patrullar la costa de Tierra Firme persiguiendo a los corsarios para que los galeones pudieran navegar con cierta tranquilidad a Portobello. En una de las patrullas, de camino a Portobello, Cornejo avistó frente a la bahía de Tolú un convoy de cuatro fragatas corsarias inglesas a las que persiguió, manteniendo un duro enfrentamiento durante más de dos horas. Con una de ellas como presa, pues las otras tres pudieron escapar aprovechando la oscuridad de la noche, y con su navío muy maltratado por el fuego enemigo, entró en Portobello, con el triste balance de 46 heridos y 11 fallecidos durante el combate.

A final de abril los galeones, sin haber podido deshacerse de toda su carga están de regreso en Cartagena, donde a los pocos días de llegar fallece el general Grillo, quedando Cornejo al mando de la flota. Los años siguientes de 1724, 1725, 1726 y 1727 supusieron una etapa difícil para Cornejo porque los galeones se vieron obligados a permanecer en Cartagena. La falta total de caudales impidió pagar los sueldos a las tripulaciones, comprar pertrechos y materiales para reparar los maltratados navíos, así como para poder conseguir suficientes víveres para la marinería y la tropa. Cornejo se vio obligado a recurrir a una vía alternativa de financiación enviando a Lima en dos ocasiones a dos capitanes del Ejército para pedir dinero al virrey peruano. Igualmente, solicitó furtivamente a los ingleses de Jamaica que le enviaran medicinas y víveres para sus hombres. A principios de 1726 le avisaron desde la corte del inicio de hostilidades con Inglaterra y de la llegada de una escuadra de 12 navíos al mando del almirante Hosier con el objetivo de capturar los galeones.

En abril Cornejo decidió zarpar hacia Portobello para que descargarán sus fardos. Con las maderas de respeto de su buque ordenó construir una pasarela para agilizar y facilitar la descarga, simultáneamente ordenó construir varias baterías en la boca del puerto que armó con la artillería de los buques, y para evitar daños irreparables a los barcos, dispuso que quedaran desaparejados. En junio apareció la escuadra de Hosier en el horizonte, quedando fondeada frente al puerto. El bloqueo se mantuvo hasta noviembre, fue una larga y tensa espera durante la cual, el calor y las enfermedades tropicales se cebaron con los hombres, especialmente con los que estaban embarcados en los buques ingleses. La pérdida de más de 2.500 hombres y los muchos tripulantes enfermos motivaron que Hosier decidiera ordenar a sus capitanes retirarse a Jamaica para atender a los enfermos y buscar nuevos marineros para reemplazarlos. A pesar de que Cornejo también tenía muchos enfermos entre sus hombres, en cuanto desaparecieron las velas inglesas del horizonte dispuso que sin perder un instante se aparejaran los navíos y que se prepararan para hacerse a la vela lo antes posible. Lo consiguieron en pocas semanas, entrando en Cartagena durante los primeros días de enero de 1727. El fallecimiento de Hosier cuando regresaba a Portobello para restablecer el bloqueo, fue providencial para que Cornejo pudiera regresar con los galeones hacia Portobello en agosto de 1727 para recoger el fruto de la feria y los caudales peruanos que esperaban a buen recaudo. A principios de octubre, a pesar de que la escasez de víveres no permitió bastimentar completamente los barcos de la flota, decidió zarpar hacia España. Fue una navegación especialmente dura, por el mal tiempo en forma de vendavales y aguaceros, y por la falta de víveres y agua. Con los hombres al límite de sus fuerzas se vio obligado a arribar en Faro para aprovisionarse de pipas de agua, bizcocho y carnes para los enfermos. Finalmente, en diciembre, la flota entró en el

puerto gaditano. Esta fue la última vez que Cornejo cruzó el Atlántico, pues a partir de 1729 navegó en aguas metropolitanas y asumió el mando de las escuadras movilizadas por Felipe V para recuperar el control del Mediterráneo.

En abril de 1729 Patiño le encomendó la inspección de la nueva red de defensas costeras del reino de Galicia, de las obras de reconstrucción de los castillos de La Palma y San Felipe, y las de la construcción del nuevo arsenal de A Graña en la ría ferrolana, obras que había proyectado y dirigía Francisco Montaigú, ingeniero director de las obras del reino de Galicia⁵⁶. Bajo su supervisión, en el futuro arsenal de A Graña se habían levantado durante 1727 y 1728 el muro, una grada, dos almacenes y la nave central de un tercer almacén. En su grada se estaba construyendo desde enero de 1729 el *Galicia*, un navío de 70 cañones bajo la dirección de Lorenzo de Arzueta, y en cuanto fuera botado debía iniciarse la construcción de un segundo navío de línea semejante al *Galicia*, el *León*, y de una fragata de 50 cañones, la *Hermione*⁵⁷. A Cornejo le acompañaron varios oficiales del Ejército y un comisario real. Cornejo y sus acompañantes recorrieron en una falúa la costa desde cabo Prior hasta La Coruña inspeccionando los emplazamientos seleccionados por Montaigú para las baterías costeras destinadas a proteger la costa y las nuevas instalaciones militares en la ría de Ferrol de un ataque enemigo. En julio, Cornejo navegó hacia Santander bordeando la costa. Iba en busca de los restos de una escuadra destrozada por una fuerte tempestad durante el invierno anterior. Su destino final era Guarnizo, donde debía agilizar el envío hacia A Graña de todos los materiales necesarios para agilizar la construcción naval, y formar una escuadra con todos los navíos que encontrara, tanto viejos como los recién construidos, armarlos y llevarlos a Cádiz. Pudo formar una escuadra de siete buques, con los que entró en el puerto gaditano en febrero de 1730. De allí paso a Castilblanco, donde se hallaba la familia real, a besar la mano del rey, quien le mostró su satisfacción y le pidió que permaneciera en la corte. Estando la corte en Granada a mediados de abril, el rey le entregó el mando de una escuadra de 22 velas que se estaba armando en Barcelona como parte de una movilización general ordenada para presionar a las potencias firmantes del Tratado de Sevilla (1729) a cumplir lo pactado con respecto a la introducción de tropas españolas en los ducados italianos de Parma, Plasencia y Toscana para garantizar la sucesión del infante don Carlos a los ducados⁵⁸. Felipe V quiso mandar un claro mensaje a sus rivales europeos: había recuperado su poder naval después del desastre de cabo Passaro (1718) y estaba decidido a utilizarlo. Los barcos armados permanecieron fondeados frente el puerto barcelonés en una amenazante expectativa durante todo el verano, hasta que a final de septiembre Cornejo recibió la

⁵⁶ AMNM, Ms. 85bis, doc. 273. A. VIGO TRASANCOS, *Galicia y el siglo XVIII. Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo, (1701-1800)*, A Coruña, Fundación Barrié, 2011. El trabajo de referencia sobre el sistema defensivo es obra del mismo autor, *Ferrol y las defensas del puerto de guerra del rey: la Edad Moderna, 1500-1800*, Ferrol, Autoridad Portuaria-Ferrol, 2008, p. 72 y ss.

⁵⁷ N. FORT ROLDÁN, “El arsenal de A Graña”, *Boletín de la Real Academia Gallega*, 19, 1908, pp. 146-147; J. A. GRANADOS LOUREDA, “El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII. De A Graña a Trafalgar”, en *Actas del International Congress: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors*, Madrid-Cádiz, ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005; H. FRANCO CASTAÑÓN, “El arsenal de La Graña”, *Revista de Historia Naval*, 93, 2006, pp. 109-112, y J. M. VÁZQUEZ LIJÓ, “La política naval de Felipe V en Galicia: proyectos y realizaciones en torno al inconcluso arsenal de A Graña, (1726-1746)”, en M. LÓPEZ DÍAZ (ed.), *Galicia y la instauración de la Monarquía borbónica*, Madrid, Sílex, 2016, pp. 95-122.

⁵⁸ A. BETHENCOURT MASSIEU, *Relaciones de España bajo Felipe V. Del Tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra (1729-1739)*, Las Palmas, Universidad de Valladolid, Universidad de La Laguna, Universidad de Las Palmas, UN.ED., 1998, pp. 65-95.

orden de conducir la escuadra a Cádiz, donde entró en octubre. Le esperaba una agradable noticia, el ascenso a teniente general que le había concedido el rey el 4 de septiembre⁵⁹.

En noviembre se hizo nuevamente a la vela hacia Ferrol montando el *León*, pero no permaneció mucho tiempo al frente del Departamento, pues el fallecimiento del duque de Parma en enero de 1731 precipitó la cuestión de la sucesión española a los ducados italianos, dando al rey la posibilidad de retomar el intento de recuperar el control del Mediterráneo instalando en los ducados al infante don Carlos junto a un contingente de tropas españolas. Contando con el apoyo de Inglaterra, Felipe V ordenó la movilización de una gran flota formada por las escuadras de los tres departamentos, cuyo mando entregó al marqués de Mari, para trasladar tropas y al infante don Carlos a Italia. El conde de Charny fue puesto al frente del Ejército expedicionario⁶⁰. En abril Cornejo recibió la orden de zarpar hacia Cádiz con la escuadra de su Departamento, debía incorporarse lo antes posible a la flota del marqués de Mari para navegar juntos hacia Barcelona, donde se unirían a la escuadra inglesa del almirante Charles Wager para cruzar juntos hacia Livorno⁶¹. A pesar de contar con la probada eficacia del intendente Freire y del comisario de Marina de Ferrol, Cenón de Somodevilla⁶², el armamento de la escuadra en Ferrol se retrasó, motivando que Wager y Mari zarparan de Cádiz a principios de septiembre sin esperar a Cornejo para cumplir los tiempos establecidos en los tratados para estacionar las tropas en Italia. Cuando la escuadra de Ferrol llegó a Cádiz debido al mal tiempo reinante se necesitaron unos cinco días para provisionarla para la expedición, esto motivó que Cornejo descargase su ira sobre el intendente de Marina gaditano, Salvador de Olivares, acusándole de ser el responsable del retraso por la lentitud del aprovisionamiento. Patiño pidió explicaciones a Olivares, quien muy molesto explicó al ministro que a pesar del mal tiempo la escuadra se había aprestado en tan solo cuatro días, y le dejó claro lo injustificado de las acusaciones de Cornejo: “para que se venga V.E. en inteligencia de la ninguna reflexión con que ha procedido este oficial general, que llevado de su genio se desluce tanto cuanto tira a oscurecer las operaciones ajenas”⁶³.

Concluida la expedición con éxito, las escuadras regresaron a Cádiz en diciembre. Después de desembarcar, Cornejo fue nuevamente llamado a Sevilla donde se mantenía la corte. Patiño estaba organizando una gran expedición destinada recuperar la plaza de Orán. Es muy probable que Cornejo, además de ser recibido en audiencia por el rey, colaborara con Patiño en los preparativos de la expedición, porque en abril de 1732 el rey le entregó el mando naval de la gran flota movilizada para la expedición

⁵⁹ AGMAB, 620/286.

⁶⁰ M. BAUDOT MONROY, “No siembre enemigos. El viaje del infante don Carlos de Borbón y la expedición naval hispano-inglesa a Italia en 1731”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 25, 2016, pp. 1-33. IDEM, “El regreso de Felipe V a Italia después de la Guerra de Sucesión. La expedición anfibia hispano-inglesa a la Toscana de 1731”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 5/1/ 2016, pp. 67 – 88.

⁶¹ Formaron la escuadra de Cornejo los siguientes buques: *el Príncipe*, *la Princesa*, *el León*, *la Guipúzcoa*, *el San Isidro*, *el Rubí* y el paquebote *el Diego*. La armada en su conjunto la formaron 25 buques de guerra, 7 galeras y 48 mercantes fletados para transportar la tropa, los caballos, los víveres y los pertrechos. La escuadra inglesa la formaron 16 buques de guerra.

⁶² A. RODRÍGUEZ VILLA, *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada*, Madrid, Librería de M. Murillo, 1878, pp. 4-5.

⁶³ AGS, SMA, leg. 429. Cádiz, 20 y 22 de septiembre de 1731, Salvador de Olivares a José Patiño.

anfibia. El mando del Ejército expedicionario recayó en el conde de Montemar⁶⁴. En esta ocasión en los puertos de Barcelona, Alicante y Cádiz se movilizaron nada menos que 528 velas y unos 28.000 hombres, que formaron las tres divisiones que integraron la flota, que zarpó de Alicante el 15 de junio. Cornejo montaba el *San Felipe* de 80 cañones⁶⁵. Como es conocido la expedición fue un nuevo éxito, la plaza y todos sus castillos se tomaron entre los últimos días de junio y los primeros de julio de ese año⁶⁶. Concluido el desembarco cada división naval regresó a su puerto de partida; Cornejo condujo la suya a Cádiz, en cuyo puerto entró el 2 de septiembre. Apenas desembarcado fue nuevamente llamado a la corte, que continuaba en Sevilla. El rey le felicitó por el éxito de la campaña y le recompensó entregándole la encomienda de Moraleja de la Orden de Alcántara, con la merced de poderla traspasar a su sobrino Pedro Cornejo, a quien concedió merced del hábito de la Orden al año siguiente⁶⁷. En el contexto de la visita se le ordenó que se reincorporara a su destino en Ferrol para ocuparse “de las muchas especies anejas a este puerto”, es decir, para promover la compleja puesta en marcha del departamento marítimo⁶⁸. Cornejo zarpó de inmediato de Cádiz con los navíos *San Isidro*, *Santiago* y el paquebote *San Diego* llegando a Ferrol el 31 de octubre. Los buques quedaron incorporados a la escuadra del departamento. Esta fue la última navegación de Cornejo.

Al frente del Departamento marítimo de Ferrol, 1732-1737

Como hemos mencionado anteriormente, Cornejo ya había pasado breves estancias en Galicia en 1730 y 1731, sin embargo fue a partir del 1 de noviembre de 1732 cuando asumió efectivamente el mando militar del Departamento marítimo del Norte, cuya jurisdicción abarcaba desde la desembocadura del Miño, frontera con Portugal, hasta la del Bidasoa, frontera con Francia. El Departamento nació con una singular bicefalia, en A Graña se construyó el arsenal para la construcción naval y la capital departamental se estableció en Ferrol. Las funciones del cargo de comandante fueron amplias, pero al no estar todavía claramente definidas y desarrolladas en la normativa existente⁶⁹, como sí lo estaban las de los miembros del cuerpo de Ministerio⁷⁰

⁶⁴ L. FÉ CANTÓ, "El desembarco de Orán en 1732. Aproximación a una operación compleja", *RUHM*, vol.5/10/2016, pp. 89-110.

⁶⁵ A. ALBEROLA ROMÁ, "La expedición contra Orán del año 1732. El embarque de tropas en el puerto de Alicante", *LQNT, patrimonio cultural de la ciudad de Alicante*, 1, 1993, pp. 191-199.

⁶⁶ La documentación sobre la expedición en AGS, SMA, 429. Véase también "Relación de lo acaecido en la navegación de la Armada que se congregó en la bahía de Alicante y de los gloriosos progresos del Ejército del Rey en la conquista o restauración de la plaza de Orán, en África, los días 29 y 30 de junio y 1 de julio de 1732", *Revista de Historia Naval*, 54, 1996, pp. 117-126.

⁶⁷ Expediente de Pedro Cornejo, número 382 de 1733, en V. CADENAS VICENT, *Caballeros de la Orden de Alcántara que efectuaron sus pruebas durante el siglo XVIII*, Madrid, Hidalguía, 1991, t. 1, pp. 154-155.

⁶⁸ AGS, SMA, 173. Cornejo a Patiño, Ferrol, 2 de diciembre de 1732.

⁶⁹ J. PATIÑO Y ROSALES, *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*, reimpresas en Cádiz por Jerónimo de Peralta, 1717, capítulo I, ff. 1-3. "No queda determinado por S.M. hasta donde se haya de extender la autoridad de estos generales de mar, y en tierra, además del mando absoluto que deben tener en los hechos de guerra y mar, y solo es su real intención que los unos, en falta de otros superiores, tengan el mismo mando y autoridad que aquellos en sus navíos y escuadras, arreglándose a las instrucciones particulares que en cada expedición o mando particular les fueren dadas", La cita en ff. 1-2.

⁷⁰ Las Ordenanzas de Patiño para el Cuerpo de Ministerio de 1725 son analizadas por C. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉCANO, "La Hacienda de Marina en la política naval del primer tercio del siglo

(el intendente de Marina, el comisario ordenador, el ministro contador, el tesorero y los escribanos), los roces y enfrentamientos entre las autoridades civiles y militares por ejercer el poder en el Departamento fueron frecuentes⁷¹. Sin duda por este motivo, Cornejo pidió a Patiño un nuevo nombramiento de su cargo que especificara los límites de su mando y una instrucción exacta y detallada de sus competencias. Patiño le confirmó que la zona que quedaba bajo su mando era la comprendida en el territorio del Departamento marítimo, incluyendo los puertos y los castillos que guardaban la ría de Ferrol. Así mismo, le confirmó que se trataba de una jefatura absoluta, "independiente" de la función que pudieran ejercer los oficiales del Ejército que tuvieran destino en los castillos, añadiendo que no necesitaba más nombramiento, que la orden verbal de hacerse cargo del Departamento que se le había dado en Sevilla a su regreso de la expedición a Orán⁷².

Cuando Cornejo llegó a Ferrol el 31 de octubre de 1732, la construcción del arsenal de A Graña avanzaba muy lentamente según un nuevo proyecto de 1731, dirigido por su autor el ingeniero Juan de la Ferriere⁷³. Lo mismo ocurría con las obras del castillo de San Felipe. Para Cornejo la causa de la lentitud era que se habían contratado muy pocos operarios⁷⁴. Sin perder tiempo, Cornejo empezó a organizar el territorio y las jurisdicciones de A Graña y de Ferrol para poder ejercer su mando. Ambas eran pequeñas villas, Ferrol solo tenía ciento cincuenta "casillas, muy pequeñas, fabricadas con tierra y a punto de arruinarse la mitad", que pertenecían al señorío del conde de Lemos. Cornejo pidió a Patiño que, lo antes posible, ambas villas pasaran a la jurisdicción real para poder "poner en ejecución varios proyectos nada ruidosos y de mucha utilidad para el público"⁷⁵. Lo cierto era, que Ferrol acogía desde hacía dos años de forma permanente una escuadra de varios buques, adscrita al departamento⁷⁶, eran los navíos de línea *Santiago*, *San Isidro*, *Santa Ana* y *La Reina*; la fragata *Hermiona* y

XVIII", en L. MARTÍNEZ PEÑAS, y M. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El Ejército y la guerra en la construcción del Estado*, Valladolid, Universidad Rey Juan Carlos, 2012, pp. 251-278.

⁷¹ M. BAUDOT MONROY, "Los cuentos de don Francisco. Luchas de poder en el Departamento marítimo del Norte, 1735". Coloquio internacional *Culturas urbanas en la Edad Moderna: dinámicas e impacto en el espacio rural*, Universidad de Santiago de Compostela, 18-19 de mayo de 2017. La bibliografía sobre las luchas entre los oficiales de guerra y los de "cuenta y razón" en la Armada es abundante, algunas referencias son: J. P. MERINO NAVARRO, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, pp. 42-45; G. FRANCO RUBIO, "¿Espada o pluma? ¿Destino militar o puesto administrativo?", *Cuadernos de Historia Moderna*, 18, 1997, pp. 69-86; C. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, "La fiscalización económica de la Marina española en el siglo XVII", en L. MARTÍNEZ PEÑAS y M. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, (coords.), *La Hacienda militar: 500 años de intervención en las Fuerzas Armadas*, Valladolid, Ministerio de Defensa, 2012, pp. 251-278.

⁷² AGS, SMA, 59. Patiño a Cornejo, 10 de noviembre de 1734. Cornejo a Patiño, 23 de noviembre de 1734 y Patiño a Cornejo, 1 de diciembre de 1734.

⁷³ Los planos de este proyecto en AGS, MPD-12-043. A. VIGO TRASANCOS, *Ferrol y las defensas* [...], op. cit., pp. 76-101, y R. RÍOS LÓPEZ, *Secuencia constructiva del arsenal de Ferrol en el siglo XVIII*, Máster en Rehabilitación Arquitectónica, Universidad da Coruña, 2013, p. 13. <http://hdl.handle.net/2183/11723>. [Consultado el 4/5/2017].

⁷⁴ AGS, SMA, 173, Cornejo a Patiño, 2 de diciembre de 1732. En A Graña trabajaban 50 canteros y 90 peones, y en el castillo 75 canteros y 62 peones.

⁷⁵ AGS, SMA, 173, Cornejo a Patiño, Ferrol, 3 de agosto de 1733.

⁷⁶ Con motivo de la movilización naval para las campañas de Italia (1731) y Orán (1732) se emitieron reales órdenes dividiendo el conjunto de la flota por primera vez en tres escuadras, adscritas respectivamente a cada Departamento y portando los navíos banderas distintas para distinguirlos. Son las RR.OO de 22 de agosto de 1731 y 20 de enero de 1732, citadas en C. PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *Patiño y las reformas* [...], op. cit., p.116.

el paquebote *San Diego*. La previsión era que el número de navíos aumentara en el futuro, por lo que era imprescindible habilitar viviendas e infraestructuras para alojar a los componentes de las dotaciones y tripulaciones. Por este motivo, propuso a Patiño que los ingenieros proyectaran un trazado urbano “a la moderna” para Ferrol, antes de que el creciente flujo de marinos y habitantes crease un crecimiento urbano desordenado. Hay que tener en cuenta, que los oficiales destinados en los buques se habían visto en la necesidad de alojarse lejos de Ferrol durante las invernadas por falta de casas⁷⁷. Dadas las condiciones climáticas con frecuentes y abundantes lluvias, Cornejo formuló que todas las casas estuvieran unidas unas a otras por portales, siguiendo la fisonomía de algunas villas gallegas⁷⁸. Para facilitar la circulación, sugirió que las calles tuvieron un ancho de 10 varas entre las dos aceras (8,359 metros), de modo que pudieran circular dos carros en direcciones opuestas y hacer el giro. También llamó la atención de la importancia de conectar ambas villas portuarias con las tierras del interior, haciendo transitables los caminos para facilitar los abastos con carros. Para fomentar el crecimiento demográfico y económico de Ferrol, propuso dejar la villa libre de derechos por lo menos durante diez años⁷⁹.

A las pocas semanas de su primera carta, sin esperar la respuesta del ministro, Cornejo volvió a escribirle, insistiendo en que aprobara cuanto antes sus propuestas, y añadiendo algunas nuevas ideas, como la de dejar el gobierno de la villa en manos del intendente del reino de Galicia, o en las del intendente de Marina del Departamento. Consideraba importante nombrar cuanto antes a “hombres de representación y conducta” para la administración de la Justicia ordinaria, que controlaran la construcción de casas y, sobre todo, los abastos y su distribución. Fomentar la producción local de alimentos era un tema que le tenía “impaciente en extremo”, porque no conseguía convencer a los gallegos ni siquiera para “plantar una lechuga”. Según Cornejo, “cerrados en su torpeza y pusilanimidad, sin hacer ni dejar hacer a otros” no veían la utilidad de fomentar la agricultura⁸⁰. Además de fomentar la agricultura, Cornejo consideraba extremadamente necesario y urgente empezar a plantar robles, pinos, hayas, alisos y álamos blancos y negros para provisión del futuro arsenal y para disponer de leña y carbón.

Antes de su nombramiento como comandante general del Departamento, Patiño había enviado al teniente de fragata José de Reymir para analizar la posibilidad de poder abastecer de productor agrarios y maderas el futuro arsenal, Reymir había quedado admirado del potencial del puerto ferrolano y del territorio que lo circundaba, pero tampoco había podido adelantar nada por la resistencia de los lugareños. Patiño trasladó todas las propuestas de Cornejo al Consejo de Castilla para su dictamen, antes de tomar una decisión.

En enero de 1733 el rey ordenó el armamento de la escuadra de Ferrol para pasar a Cádiz e incorporarse allí a la que debía operar en el Mediterráneo al mando del

⁷⁷ AGS, SMA, 430. Cornejo a Patiño, 13 de enero de 1733. AGS, SMA, 173, Cornejo a Patiño, 3 de agosto de 1733.

⁷⁸ A. VIGO TRASANCOS, *Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII*, Vigo, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1985, p.18.

⁷⁹ AGS, SMA, 173, Cornejo a Patiño, Ferrol, 18 de noviembre de 1732.

⁸⁰ *Ibidem*, Cornejo a Patiño, Ferrol, 2 de diciembre de 1732.

teniente general Antonio Serrano⁸¹. El objetivo de esta nueva campaña era continuar con la hostilización a los argelinos que habían llevado a cabo las escuadras de Domingo Justiniani y Blas Lezo después de la toma de Orán y bombardear la plaza de Argel, pero la muerte del rey de Polonia en febrero dirigió el rumbo de la guerra hacia Italia⁸². Con el precedente del armamento de la escuadra ferrolana de 1731 para las campañas de Italia y Orán, este nuevo armamento se llevó a cabo con toda normalidad. Como en 1731, el aparejamiento de los buques se retrasó unas semanas, porque hubo que movilizar marineros, artillería, balería y fusiles de Vizcaya y Santander y faltaron algunos oficiales que se incorporaron desde Cádiz⁸³. En cualquier caso, esta actividad naval denota que el Departamento, a pesar de sus carencias iniciales, funcionaba con toda normalidad.

Por real decreto de 21 septiembre de 1733 el Consejo aprobó la incorporación de Ferrol y A Graña a la Corona por compra al conde de Lemos por una recompensa de 3.401 reales, cantidad correspondiente a las rentas anuales de ambas villas⁸⁴. El 15 de octubre el corregidor de La Coruña tomó posesión en nombre del rey, sin poder nombrar alcalde de realengo para ejercer la jurisdicción ordinaria por falta de “hombre de representación”, dejando al que había, Francisco López Ferreiro, hasta que la Cámara de Castilla propusiese al rey, por la vía de Marina, un letrado para ejercer la vara conjuntamente de ambas villas⁸⁵. En 1735 a propuesta de la Cámara el rey designó como “alcalde mayor letrado” al abogado de la Audiencia José Benito de Figueroa, a quien también encomendó de la Auditoría de Marina del Departamento⁸⁶.

Cuando Cornejo confirmó la toma de posesión de las villas a Patiño, insistió sobre lo mucho que convenía “la atención a dirigir, gobernar y plantear lo político y civil en estos contornos para las providencias y abastos, no solo de este Departamento, sino también de La Coruña”, que era sede de la Audiencia, de la Intendencia y de la Capitanía General. Argumentaba su petición con el hecho de no existir todavía asientos que garantizaran el aprovisionamiento. Y citaba el ejemplo de los recientes abastos de trigo, realizados de forma fortuita y a precios muy elevados, gracias a que el factor, Bernardo Moller, lo había podido comprar a naves francesas que entraron “accidentalmente” en los puertos de La Coruña o Vigo, a instancias de Bernardino Freire y de él mismo. Sin duda, le preocupaba que la ausencia de un suministro regular

⁸¹ AGS, SMA, 430. Ferrol, 13 de enero de 1733, Cornejo a Patiño. AGS, SMA, 59, Sevilla, 25 de marzo de 1733, Patiño a Cornejo.

⁸² M. BAUDOT MONROY, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa – Cátedra de Historia Naval, Universidad de Murcia, 2012, pp. 235-237. Sobre el armamento de la escuadra de Ferrol, A. GONZÁLEZ ENCISO, “La escuadra de Ferrol, 1733”, en M. BAUDOT MONROY (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, pp. 25-59. Del mismo autor, “La Marina a la conquista de Italia (1733-1735)”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno monográfico 69, 2014, p. 15.

⁸³ AGS, SMA, 59. Patiño a Cornejo y Freire, adjuntando las patentes de los nombramientos de los oficiales, Sevilla, 21 de marzo de 1733.

⁸⁴ AGS, SMA, 173, Madrid, 21 de septiembre de 1734 y Madrid, 4 de noviembre de 1734, “El Consejo da cuenta”. Sobre esta cuestión véase, J. BURGOA FERNÁNDEZ, C. de ARACIL RODRÍGUEZ, *Ferrol. La Historia y los símbolos de la ciudad ilustrada*, Ferrol, Visión Libros, 2012, pp. 151, 157-180.

⁸⁵ AGS, SMA, 173. Nota en el expediente de incorporación de 7 de junio de 1734.

⁸⁶ BARREIRO MALLÓN, B., “Organización administrativa de Ferrol y su comarca a fines del Antiguo Régimen”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 5, 1996, pp. 69-94. M. LÓPEZ DÍAZ, “Corregimientos y corregidores de Galicia (1700-1759): elementos para una panorámica general”, en M. LÓPEZ DÍAZ, *Galicia y la instauración de la Monarquía borbónica*, Madrid, Sílex, 2016, pp. 123-167.

fuera causa de retrasos en el suministro de las raciones de Armada comprometidas por el asentista Miguel Arízcun⁸⁷.

Cornejo excusaba su intromisión en asuntos que correspondían a los intendentes, porque éstos, según decía, no se ocupaban, y clamaba a Patiño para que enviara a José del Campillo (“porque como él no le hay en la Marina”) durante tres años, para organizar las cuestiones relacionadas con la logística departamental y establecer los asientos necesarios con la Administración para asegurar el aprovisionamiento no solo del Departamento, sino del Reino⁸⁸. Los argumentos de Cornejo coincidían con la política promovida por Patiño desde 1730 de fomentar la administración directa para los suministros del Ejército y de la Armada, prescindiendo todo lo posible de los asentistas privados, convirtiendo a los intendentes en los responsables del aprovisionamiento. Esta política centralizadora funcionó bien para el Ejército hasta 1739, pero no para la Armada, que siguió contratando con Arízcun por la complejidad de las raciones de Armada y porque ofreció un precio muy competitivo⁸⁹.

A principios de 1736, durante la guerra contra Portugal por la colonia de Sacramento (1735-1737)⁹⁰, Patiño ordenó a Cornejo armar con el mayor sigilo la fragata de 42 cañones *El Javier*. Su comandante, el capitán de fragata Francisco Lastarria, llevaba instrucciones para el gobernador de Buenos Aires, Miguel de Salcedo, y órdenes de incorporarse a la escuadra de Nicolás Giraldin⁹¹, encargada de atacar Sacramento. Se eligió el puerto de Ferrol porque facilitaba el armamento de buques de una manera mucho más discreta que la bahía gaditana, donde los numerosos mercantes extranjeros enseguida percibían el movimiento que generaba el armamento de buques. Y en este caso se trataba de evitar que portugueses e ingleses supieran anticipadamente del envío de refuerzos. El propio Cornejo no podía estar más de acuerdo con la decisión de Patiño: “siendo este puerto el que juzgo más apto para tales comisiones...”⁹². Cornejo personalmente redactó la instrucción secreta que debía llevar Lastarria para “su gobierno” durante la campaña y las derrotas, que acompañó de un plano de la costa comprendida entre Río de la Plata y Trinidad de Buenos Aires alzado por él, con sus latitudes, longitudes, rumbos, distancias, fondos y de otro con un perfil del paisaje con sus montes y señales geográficas más destacadas para facilitar la orientación desde el mar. Un trabajo que le llevó veinticuatro días, y que consideró necesario para mantener el secreto del destino de la fragata y porque en Ferrol no había “ni oficial de guerra, ni piloto” capaz de redactar el derrotero y alzar los mapas correspondientes. Precisamente por este motivo y por su “cortedad de vista”, compresible a sus 61 años, pidió a Patiño la creación del cargo de piloto de la Armada para Ferrol. Sugirió al ministro el nombramiento de Domingo Pérez, con quien había navegado y que había sido maestro del Seminario de San Telmo sevillano. Entre las responsabilidades del futuro director de

⁸⁷ R. TORRES SÁNCHEZ, “Los navarros en la provisión de víveres a la Armada en el siglo XVIII”, en R. TORRES SÁNCHEZ (ed.), *Volver a la "hora navarra". La contribución navarra a la construcción de la Monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona, Eunsa, 2010, pp. 213-262.

⁸⁸ AGS, SMA, 173. Cornejo a Patiño, Ferrol, 20 de octubre de 1733.

⁸⁹ R. TORRES SÁNCHEZ, “Los navarros [...]”, op. cit., pp. 244-245.

⁹⁰ A. BETHECOURT MASSIEU, *Relaciones de España [...]*, op. cit., pp. 379-398, y D. TÉLLEZ ALARCIA, *La manzana de la discordia: historia de la colonia de Sacramento desde la fundación portuguesa hasta la conquista definitiva por los españoles, (1677-1777)*, Rubedo, 2008.

⁹¹ La documentación sobre el apresto de la escuadra de Giraldin en AGS, SMA, 393, docs. 482-535. El diario de la expedición redactado por Giraldin sobre la expedición a Buenos Aires disponible en:

http://bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1005987

⁹² AGS, SMA, 59. Cornejo a Patiño, Ferrol, 13 de septiembre de 1736.

pilotos de Ferrol estaba la de examinar a los candidatos a un puesto como piloto de la Armada, y la de fabricar ballestillas, cuadrantes y reglas de madera con primor y exactitud. También debía mantener en perfecto estado las agujas náuticas, las ampolletas, los carreteles y las correderas. Patiño aprobó la solicitud de Cornejo casi a vuelta de correo, pidiéndole que propusiera el título y el sueldo. Teniendo en cuenta la gran responsabilidad adjunta al cargo, Cornejo sugirió que se le nombrara "Director de Pilotos", que se le otorgara el grado de capitán de fragata para que los oficiales le respetaran, y que se le pagara un sueldo de 75 escudos mensuales, más 25 para un dibujante, porque en Ferrol "cuesta más que en Cádiz todo lo necesario para la vida, excepto la carne"⁹³. Domingo Pérez se mostró sumamente agradecido por el nombramiento, quedando incorporado al cargo en abril de 1737⁹⁴.

Con motivo de las movilizaciones navales de 1731 (traslado del infante don Carlos a Italia y reconquista de Orán) y 1733 (campana de Italia) habían faltado oficiales para formar las dotaciones de la escuadra de Ferrol. En previsión de completar de forma permanente el número de oficiales destinados en el Departamento, en febrero de 1735 Cornejo llamó la atención de Patiño sobre este hecho. Lo hizo recordándole una conversación mantenida por ambos tiempo atrás, sobre la aversión de los oficiales de Marina a ir destinados a Ferrol, y las artimañas a las que recurrían para evitarlo y quedarse en Cádiz, donde había más posibilidades de embarcarse en campañas de corso o en las flotas de Azogues y de la Carrera de Indias. Y cómo el propio Patiño entonces sugirió que la solución era armar uno o dos de los navíos de Ferrol para escoltar las flotas a América. Patiño se hizo eco del recordatorio de Cornejo y en mayo de 1736 le ordenó que se armaran dos de los navíos de la dotación fija del Departamento de Ferrol, el *San Carlos* y el *San Fernando*, para escoltar la flota de Azogues de ese año. Cornejo agradeció a Patiño la medida, congratulándose, no solo porque iba a solucionar la carencia de oficiales, sino porque contribuía a fomentar la actividad naval del Departamento, y a facilitar que los matriculados gallegos regresaran a su tierra después de desembarcar⁹⁵.

Cornejo permaneció en Ferrol hasta julio de 1737, cuando el marqués de Torrenueva, sucesor de Patiño en la Secretaría de Marina, le comunicó que había sido seleccionado por el rey junto al marqués de Mari y a Rodrigo Torres para formar la Junta de generales de Marina encargada de regir el Almirantazgo⁹⁶. La nueva institución había sido creada por Felipe V después de la muerte de Patiño para proporcionar al infante don Felipe un cargo oficial representativo con sus correspondientes rentas. La nueva institución asumió muchas de las funciones de la Secretaría de Marina, actuando en paralelo, lo que generó una confusa duplicidad. No obstante, mientras funcionó el Almirantazgo (1737-1742), su Junta rectora, con el marqués de la Ensenada, su secretario, al frente, promovió importantes reformas en la Armada⁹⁷. Antes de marchar

⁹³ *Ibidem*.

⁹⁴ *Ibidem*. San Lorenzo el Real, 18 de noviembre de 1736, marqués de Torrenueva a Cornejo y a Freire. *Ibidem*. Sevilla, 18 de diciembre de 1736, Domingo Antonio Pérez al marqués de Torrenueva.

⁹⁵ AGS, SMA, 393, Cornejo a Patiño, Ferrol, 15 de febrero de 1735 y 28 de mayo de 1736. El trabajo de referencia sobre las matrículas de mar es el de J. M. VÁZQUEZ LIJÓ, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.

⁹⁶ AGS, SMA, 59, Cornejo al marqués de Torrenueva, Ferrol 2 de julio de 1737.

⁹⁷ A. de CEBALLOS-ESCALERA Y GIL, *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna: el infante don Felipe, el príncipe de la Paz y el infante don Antonio*, Madrid, Real Academia de la Mar, 2012, capítulo III.

hacia San Ildefonso nombró comandante interino del Departamento al capitán de fragata Diego Lalande.

A partir de enero de 1740 Cornejo fue uno de los miembros y vocal de la Junta de Hacienda y Baldíos, y desde mayo de 1742 también decano del Consejo de Guerra hasta su muerte en agosto de 1759. Es significativo, que el marqués de la Ensenada contara con él en las Juntas consultivas que creó, después de su nombramiento como ministro en 1743, para diseñar la política naval y la política colonial. La pertenencia de Cornejo a los Consejos y Juntas mencionadas le obligó a emitir muchos dictámenes, que están esperando ser estudiados.

Reflexión final

Se puede decir que Cornejo supo aprovechar las oportunidades que le brindó la vida y que tuvo mucha suerte al sobrevivir, habiendo estado expuesto en primera línea de batalla. Sin duda, fue un hombre valiente y despierto, que a través de la intensa actividad desarrollada, tanto en su etapa en el Ejército, como posteriormente en la Marina, supo acumular valiosas experiencias y enseñanzas que le permitieron ejecutar con éxito cada nueva comisión que le fue encomendada. Un buen ejemplo es que, durante su etapa como infante de Marina a finales del siglo XVII, aprendiera no solo navegación, sino a montar un buque de guerra y a ejercer el mando de una escuadra. Su pericia para sacar los Galeones de Portobello y llevarlos a Cádiz con el tesoro, evitando en condiciones extremas ser apresados por las escuadras inglesas que los acechaban, le valió el reconocimiento del rey, que lo llamó a la Corte para conocerlo. Patiño vio sus capacidades y las puso en juego para echar a andar el Departamento marítimo del Norte. Cornejo no fue a Ferrol con un programa detallado de medidas diseñado por Patiño para ponerlas en marcha. Sabemos que verbalmente le habían dado algunas instrucciones, pero fue Cornejo, quien, en función de las necesidades que fueron surgiendo en su gestión al levantar el Departamento naval, fue elaborando iniciativas, que presentó al ministro, quien las respaldó, ordenando su ejecución. Muerto Patiño, Felipe V lo encumbró a la Junta del Almirantazgo la nueva institución que regía la política naval, y no por antigüedad. El rey quiso contar con los marinos que mayores servicios le habían prestado hasta entonces, entre ellos estaba Francisco Cornejo.