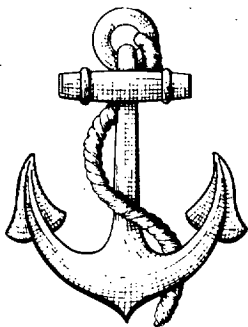
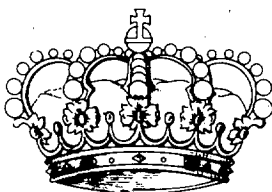


REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año II

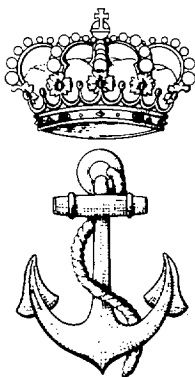
1984

Núm. 5

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



## REVISTA DE HISTORIA NAVAL

### CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, excelentísimo señor D. Fernando Moreno de Alborán Reyna, vicealmirante.
- Vicepresidente:* Jefe del Departamento de Historia y director del Museo Naval, D. José María Zumalacárregui Calvo, capitán de navío.
- Vocales:* Secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval, D. Juan Berenguer y Moreno de Guerra, capitán de navío. Subdirector del Museo Naval, D. Ricardo Cerezo Martínez, capitán de navío.
- Director:* D. Ricardo Cerezo Martínez, capitán de navío.
- Redacción:* D.<sup>a</sup> María Vigón Tabar, Lda. en Biología. D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Pilar San Pró Aladrén, Lda. en Filosofía y Letras. D.<sup>a</sup> Belén Rivera Novo, Lda. en Geografía e Historia, y D.<sup>a</sup> Lola Higuera Rodríguez, Lda. en Filosofía y Letras.
- Administración:* D. José Luis Pando Villarroja, comandante de Intendencia de la Armada, y D.<sup>a</sup> Paloma Moreno de Alborán Calvo.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Museo Naval.—Montalbán, 2.  
MADRID-14 (España).

### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

**Publicación trimestral: segundo trimestre 1984.**

Precio del ejemplar: suelto, 400 ptas.

Suscripción anual:

España y Portugal: 1.200 ptas.

Resto del mundo: 10 \$ USA.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN-0212-467X.

*Printed in Spain.*

### CUBIERTA:

Del libro *Regimiento de Navegación*,  
por Pedro Medina. Sevilla, 1563.

## SUMARIO

	<i>Págs.</i>
<i>La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la Marina Militar Española</i> , por Juan B. Robert .....	5
<i>Méndez Núñez en el Plata</i> , por Miguel Angel de Marco .....	33
<i>Los manuscritos del Museo Naval</i> , por Ana María Vigón .....	65
<i>La última batalla de la guerra de la independencia norteamericana no fue Yorktown. La expedición hispano-norteamericana a las Bahamas en 1782</i> , por Eric Beerman. Traducido por Conchita Burman .....	89
<i>Un coloso que se jubila: El Hospital Militar de Marina de Cartagena</i> , por Juan Soler Cantó .....	103
<i>Antecedentes sobre los medios navales de Farnesio</i> , por Fernando Riaño Lozano .....	115
<i>Documento</i> .....	145
<i>La historia marítima en el mundo</i> , por Lola Higuera Rodríguez .....	149
<i>Noticias generales</i> , por Lola Higuera Rodríguez .....	155
<i>Recensiones</i> .....	157
<i>Portadas de obras españolas de cosmografía y náutica del siglo XVI</i> .....	



La dirección de esta REVISTA no se hace responsable de las opiniones expresadas por los autores en sus artículos.

La reproducción y la traducción, parcial o íntegra, de los textos e ilustraciones debe ser previamente solicitada por escrito a la dirección de la REVISTA.

# LA EVOLUCION DEL BUQUE EN EL SIGLO XIX Y SU REPERCUSION EN LA MARINA MILITAR ESPAÑOLA

Juan B. ROBERT

Durante el siglo XIX la marina a vela alcanza su máximo esplendor; es la edad de oro del buque de vela puro y, sin embargo, se llega entonces a la consagración definitiva de la marina a vapor.

La construcción naval siempre ha sido tradicional y conservadora, quizá porque la mar exige un precio demasiado alto a las innovaciones poco experimentadas; por ello los progresos han sido lentos y tuvieron que coincidir numerosos avances tecnológicos para que se llegara a la aceptación general de la propulsión mecánica en detrimento de la vela.

En los comienzos de la navegación a vapor se utiliza éste como medio auxiliar, siendo la vela el sistema efectivo de propulsión. Así, en 1819 el vapor norteamericano *Savannah*, considerado como el pionero en la travesía del Atlántico, emplea veintinueve días en realizarla y, para economizar combustible, sólo se aprovecha del vapor durante cerca de noventa horas; quemaba madera de pino y llevaba ruedas de paletas desmontables que podía izar a bordo sin dificultad.

Años más tarde, entre 1827 y 1829, el vapor de ruedas *Curaçao*, de 438 toneladas y casco de madera, construido en Dover y comprado por Holanda, hizo varios viajes desde la metrópoli a la Guayana Holandesa usando las máquinas con mayor frecuencia que el aparejo.

El vapor de ruedas canadiense *Royal William* inició en 1831 un servicio regular entre Quebec y Halifax; pero sus armadores, al considerarlo poco lucrativo, lo enviaron a Europa con la idea de venderlo.

En 1834, con motivo de la primera guerra carlista, lo adquiría la Armada española, siendo, bajo el nombre de *Isabel II*, el primer barco de su clase en nuestra marina militar.

El *Royal William* había zarpado de Pictou, en Nueva Escocia, el 13 de agosto de 1833 y arribado a Gravesend, en la embocadura del Támesis, a los diecinueve días de navegación, valiéndose casi exclusivamente del vapor. Aunque no se tiene plena certeza de que en dicho viaje prescindiera totalmente del velamen, su indudable éxito indicó claramente que la trave-

sía del Atlántico a vapor no era una utopía y aceleró el establecimiento de las líneas de vapores trasatlánticos; empresa que hasta entonces se consideraba como *físicamente imposible*.

Dos compañías inglesas, la British Queen Steam Navigation Co. y la Great Western Railwais Co., emprendieron simultáneamente la aventura atlántica. Con tal fin, la primera fletó el vapor *Sirius*, de 703 toneladas y 320 caballos, que había sido construido en Leith en 1837, y la segunda encargó la construcción, en los astilleros de William Patterson, de Bristol, del vapor *Great Western*, de 1.320 toneladas y casco de madera, con 750 caballos de potencia indicada, según proyecto del famoso ingeniero Isambard Kingdom Brunel, siendo botado el 19 de julio de 1837.

El *Sirius*, con 94 pasajeros, partió de Londres el 4 de abril de 1838, carboneó en Cork, almacenando 450 toneladas, e inició la travesía el día 5. Por su parte, el *Great Western*, solamente con siete pasajeros de los 140 que podía alojar, zarpó de Bristol el 8 de abril.

La pugna entre ambos buques, navegando constantemente a vapor, se resolvió a favor del *Sirius* por cuatro horas de diferencia en la llegada, siendo el primer barco que atravesó el Atlántico, rumbo al continente americano, valiéndose únicamente de la fuerza de sus máquinas. Los dos arribaron a Nueva York el 23 de abril. El *Sirius*, con las carboneras vacías y teniendo que sacrificar parte del mobiliario para llegar a puerto, invirtió dieciocho días y diez horas, mientras que el *Great Western* hizo la travesía en quince días y cinco horas, llegando con 150 toneladas de carbón de las 800 cargadas en Bristol.

Pero, a pesar de estos logros, todavía faltaba mucho tiempo para eliminar la primacía de la vela, hasta que con el perfeccionamiento de las máquinas se llega a su completa desaparición. Este proceso evolutivo se desarrolló gracias al concurso de un factor fundamental: la incorporación del hierro en la construcción de buques.

Entre las limitaciones de los barcos de madera figuraba la recomendación de no superar los 300 pies de eslora, equivalentes a 91,45 metros, con objeto de mantener una resistencia longitudinal aceptable. Por tanto, no es de extrañar que en 1853 constituyera un auténtico alarde la construcción por el célebre Donald McKay, llamado *el mago de los constructores de barcos de vela*, del clíper de Boston *Great Republic*, que, con sus 103 metros de eslora total y 4.555 toneladas de registro bruto, fue el mayor velero del mundo con casco de madera. Presentaba la novedad de ser el primero en arbolar cuatro palos y aparejar gavias dobles para simplificar la maniobra de sus seis mil metros cuadrados de superficie de velamen y, a su vez, reducir la tripulación. Destinado al servicio entre los Estados Unidos y Australia, sufrió un incendio mientras estaba cargando en Nueva York para el viaje inaugural, siendo necesario hundirlo en el propio puerto.

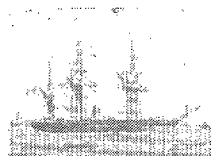
Vendido por el constructor, los trabajos de reparación fueron laboriosos y modificaron su aspecto original, puesto que se disminuyó parte de la obra muerta y se simplificó la arboladura. Finalmente, habiendo participado en

LA EVOLUCION DEL BUQUE EN EL SIGLO XIX Y SU REPERCUSION...

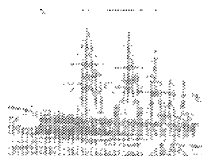
el transporte de tropas durante la guerra de Crimea y la de Secesión, naufragó cerca de las Bermudas en 1872. En aquella época se llamaba *Denmark* y estaba inscrito en la matrícula de Liverpool.

El *Great Republic* marcó la cima de la construcción en madera y, en cierto modo, despejó el camino a los barcos de hierro para conseguir mayores esloras que las alcanzadas hasta entonces, dando impulso al desarrollo de los cascos metálicos porque, al principio, su construcción era semejante a la de madera y el nuevo material no inspiraba demasiada confianza en cuanto a su empleo en los barcos de vela; pero con la implantación de la máquina de vapor se vio que en la mayoría de los casos los buques de madera no aguantaban las vibraciones excesivas de aquellas máquinas primitivas, puesto que se producían grietas en los forros y se abrían vías de agua, fallando en parte las esperanzas que se habían puesto en tales vapores.

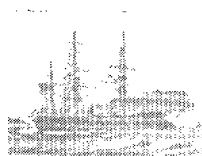
El primer barco de hierro fue el *Aaron Manby*; se construyó en Inglaterra, en los Horsley Iron Works, el año 1821, con destino al transporte por el Sena, entre París y el puerto de El Havre. Se trataba de un pequeño vapor de 32,31 metros de eslora y 5,18 de manga, con una rueda de paletas a popa y casco de hierro forjado. Cuando se completó en 1822 el hecho



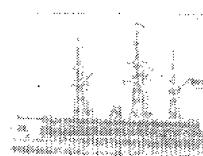
Corvette Demi-Blindée destinée aux stations lointaines.



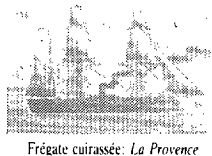
Vaisseau anglais: *Le Minotaur*.



Frégate cuirassée: *La Numancia* Espagne.



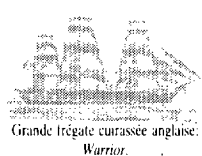
Frégate cuirassée: *New-Ironside* Etats Unis.



Frégate cuirassée: *La Provence*



Canonnières blindées (Russes).



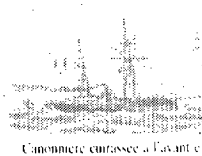
Grande frégate cuirassée anglaise: *Warrior*.



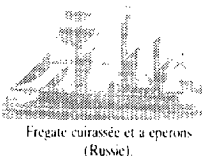
Vaisseau à éperon: *Le Solferino*



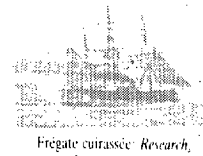
Frégate cuirassée anglaise: *Achilles*.



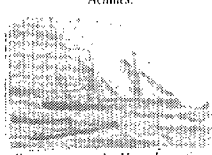
Canonnière cuirassée à l'avant et à l'arrière



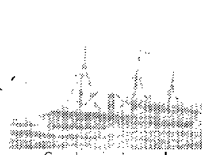
Frégate cuirassée et à éperons (Russes).



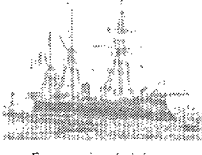
Frégate cuirassée: *Reversof*



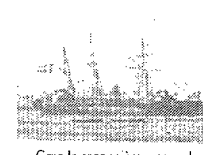
Corvette à coupole: *Hazard* et petite canonnière même système.



Grand navire à coupole: *Royal Sovereign*.



Frégate cuirassée à éperon: *Castel Fidardo* (Italie).



Grande canonnière à coupole: *Le Rolf Krake* (Danais).

Buques de la época. Colección Fernández Duro. (Museo Naval. Madrid.)

pasa casi desapercibido, hasta que en 1825, zarpando de Londres, atraviesa el Canal y arriba a la capital francesa. Poco después el barco quedó amarrado en Rouen, y aunque bajo el punto de vista comercial no tuvo mucho éxito, hizo pensar que los barcos de hierro podían considerarse no menos seguros que los de madera y sirvió para que, a partir de entonces, el hierro se fuese imponiendo en la construcción de los buques a propulsión mecánica.

Pronto se advirtieron diferencias importantes a favor de los barcos de hierro en comparación con los de madera. En éstos el casco resultaba muy pesado, llegando fácilmente a la mitad del desplazamiento en carga, mientras que en los primeros se mantenía entre el veinticinco y el treinta por ciento.

Esta reducción de peso se tradujo en mayor volumen de carga para los buques mercantes; en aumento del calibre de la artillería y del grosor del blindaje en los de guerra; e indistintamente, en mayor potencia de las máquinas y mayor capacidad de carboneras en los de vapor.

La mayor rigidez del hierro permitió aumentar la relación entre eslora y manga, obteniéndose mayores velocidades con el afinamiento de las formas del casco.

Por otro lado, y en cuanto a los buques de vapor, si la vida media de un barco de madera se estimaba en unos quince años, en los de hierro, como mínimo, se duplicaba. Lo contrario ocurría con los veleros, puesto que los casos de mayor longevidad se dieron precisamente en los de casco de madera, llegando con relativa frecuencia a cumplir el centenario en pleno servicio activo.

La estructura del buque apenas sufrió modificaciones, consistiendo la variación más notable en la subdivisión del casco en compartimientos estancos por medio de mamparos transversales, que inicialmente se limitaban a independizar las cámaras de máquinas, las calderas y los piques de proa y popa. Con ello se pretendía evitar la pérdida del barco en los casos de colisión por abordaje o encalladura y lograr que se mantuviera a flote con algún compartimiento inundado.

No hizo falta mucho tiempo para que se observara que esta subdivisión era insuficiente, siendo necesario aumentar el número de mamparos estancos en función del tamaño del buque.

Así se llegó a un tipo de construcción en el que la resistencia transversal, debida al gran número de cuadernas, era muy superior a la longitudinal, y ésta resultaba escasa para los barcos de mucho porte; hecho ratificado en la práctica por las deformaciones que se producían en las planchas del forro, por ser la parte más débil de la estructura del casco.

Se pudo combatir este defecto mediante el reforzado interior del forro con elementos continuos, dispuestos en el sentido de la eslora, dando origen al sistema de construcción longitudinal, típico de los buques metálicos, y que, combinado con el sistema tradicional o transversal, marcó un señalado avance en el desarrollo de los barcos de hierro.

El empleo de la hélice en los buques significó otro paso decisivo, porque los vapores de ruedas presentaban en alta mar varios inconvenientes:

En primer lugar los enormes tambores que cubrían la mitad superior de las ruedas de paletas, para evitar que, durante la rotación de las mismas, cayera agua de mar sobre la cubierta, ofrecían mucha resistencia a la marcha, y, en segundo lugar, cuando se producían fuertes balances, una rueda quedaba excesivamente sumergida, mientras que la opuesta giraba en vacío, obligando al buque a navegar en zigzag.

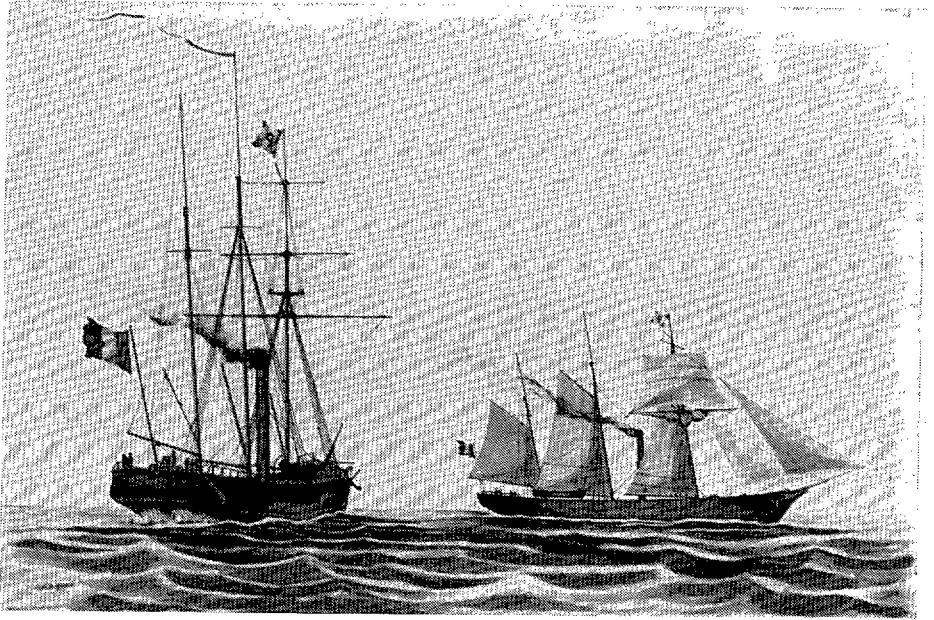
Además, el gran consumo de combustible, unido a la falta de puertos para el carboneo y al voluminoso tamaño de la maquinaria, reducía sensiblemente el espacio aprovechable para el pasaje y la carga, ocasionando frecuentes pérdidas en la explotación de los vapores trasatlánticos, compensadas únicamente por las subvenciones estatales.

En cambio, para travesías cortas en aguas tranquilas o en navegación fluvial, los vapores de ruedas rendían muy buenos servicios y con ventaja sobre la propulsión a hélice. Tal era el caso en los grandes ríos americanos en los que, debido al poco calado, a las irregularidades de los lechos y a los bancos de arena, la hélice no resultaba eficaz. Por eso los vapores fluviales tomaron gran incremento en los Estados Unidos, que ya en 1839 totalizaba unos ochocientos, siendo el mayor de todos el *Natchez*, con un desplazamiento de 860 toneladas y una máquina de 300 caballos.

La utilización práctica de la hélice fue debida, por un lado, al inglés Francis Pettit Smith, y, por otro, a los franceses Frédéric Sauvage y Augustin Normand.

Smith pudo aplicar la suya, de trazado continuo, patentada en mayo de 1836, en el vapor *Archimedes*, construido en Inglaterra a finales de 1838. Desplazaba 237 toneladas, con una eslora de 38,10 metros y una manga de 6,85. En las pruebas ante el Almirantazgo, celebradas en Sheerness el año 1839, obtuvo una velocidad de 8,5 nudos a 26 r.p.m., llegando a los nueve con su máquina de 80 caballos, y en 1840 realizó la circunnavegación de las islas Británicas, alcanzando la experiencia amplia resonancia; sin embargo, tales ensayos no fueron concluyentes para las autoridades navales inglesas, acostumbradas a los vapores de ruedas, que por entonces tenían superior andar.

Durante esos años Sauvage dirigía sus investigaciones hacia otro tipo de hélice, encontrando en Normand el hombre decidido a financiar y realizar la empresa. Para ello construyó el vapor *Napoleón*, después rebautizado *Corse*, de 376 toneladas y 277 caballos; 45,30 metros de eslora y 8,52 de manga. La hélice fue modificada por el propio Normand fraccionándola en palas diferenciadas con el fin de mejorar los resultados del *Archimedes*, efectuándose las pruebas a partir del 25 de enero de 1843 con rotundo éxito, pues el barco dio 10,15 nudos a 28 r.p.m. y alcanzó los 13,5 con velas y máquina. Tras diversas vicisitudes pasó a la Marina de guerra; le fueron montados cuatro cañones de pequeño calibre y quedó clasificado como



El *Corse* (ex *Napoleón*), primer buque con la hélice de Normand, en su época de vapor correo. (Dibujo a plumilla por Juan B. Robert.)

aviso de 2.<sup>a</sup> clase. Posteriormente el *Corse* sirvió como vapor correo entre Marsella y Ajaccio, dando excelentes resultados.

Isambard K. Brunel, impresionado por las posibilidades del hierro y de la propulsión a hélice, decidió aprovechar tales innovaciones para construir un barco que resultara totalmente inasequible para la competencia, y así, el 19 de julio de 1843 se lanzaba en Bristol el *Great Britain*, de 3.270 toneladas y 1.500 caballos de potencia indicada; con una eslora total de 98,16 metros y una manga de 15,39; podía transportar 260 pasajeros y 1.200 toneladas de carga. La hélice primitiva, de seis palas, se cambió por otra de cuatro para mejorar su rendimiento, permitiéndole alcanzar los 11 nudos en las pruebas. Fue el primer vapor de hélice y con casco de hierro que realizó la travesía del Atlántico, en la que invirtió catorce días y veintiuna horas, entre Liverpool y Nueva York, habiéndola iniciado el 26 de julio de 1845, consiguiendo una velocidad media de 9,3 nudos.

Al año siguiente encalló en la bahía de Dundrum, en Irlanda del Norte, frente a la isla de Man, poniéndose de manifiesto la solidez de su casco de hierro al permanecer allí por espacio de dieciocho meses sin experimentar daños de consideración. Refloatado y vendido, el *Great Britain* prestó grandes servicios en la ruta de Australia e incluso, al ser transformado en velero en 1874, consiguió buenas marcas en velocidad hasta que, en 1886, debido al paso de los años, terminó su vida activa en Port Stanley, en las islas Malvinas, convertido en almacén flotante de lanas.

En 1943 se conmemoró su centenario y en 1970 fue remolcado a Bristol, su puerto de origen, para su reconstrucción y conservación.

El Almirantazgo británico, que tenía sus dudas sobre la efectividad de la hélice, quiso comprobar la posible supremacía de ésta frente a la propulsión por ruedas, y para ello realizó en abril de 1845 una prueba de remolque entre la corbeta a hélice *Rattler* y el vapor de ruedas *Alecto*, cuyas máquinas eran de la misma potencia, consiguiendo el primero remolcar al segundo.

Con la hélice aumentaban las posibilidades de los buques de vapor, vaticinándose un amplio y halagüeño futuro para las marinas de guerra porque, además de los problemas ya indicados en los vapores de ruedas, las paletas resultaban muy frágiles y vulnerables, siendo casi incompatibles con las tácticas del combate naval, y por añadidura, sus grandes y pesadas máquinas, al ocupar toda la parte central del buque, limitaban enormemente la capacidad de fuego en comparación con el buque de vela tradicional, que parecía haber alcanzado la perfección absoluta, tanto por el diseño del casco y del aparejo como por la distribución y potencia de su artillería.

Por todo ello, y a título de ensayo, se dotaron con hélices las antiguas fragatas y los viejos buques de vela que permanecían en la reserva, y también se transformaron, en ciertos casos, algunas nuevas construcciones que se hallaban en grada y que estaban proyectadas originalmente como auténticos veleros; pero en la práctica estas reformas sólo proporcionaron soluciones mediocres, dando lugar a una *marina mixta* de vela y vapor en la que éste seguía desempeñando un papel secundario.

En definitiva, el deseo de todas las potencias marítimas era conseguir un verdadero buque de línea movido por hélice y con propulsión a vapor, siendo Francia la primera nación que obtuvo resultados prácticos acordes con tales aspiraciones merced al genio y la visión de Dupuy de Lôme, a quien ya en 1842 le habían sido encargados los primeros barcos de hierro de la flota francesa, cuyos nombres fueron *Caton* y *Ariel*.

Más adelante, en 1846, presentó al Gobierno su *Projet d'un vaisseau à hélice de 90 bouches à feu, à grande vitesse*, expresando que únicamente podía denominarse navío rápido de hélice al capaz de superar los diez nudos; que dicha velocidad era imposible conseguirla con los antiguos navíos porque la máquina que necesitaban sería demasiado grande y que se imponía, en consecuencia, construir un buque de especiales características.

Aunque el proyecto presentaba concepciones totalmente nuevas, fue acogido favorablemente, comenzando los trabajos en febrero de 1848 y celebrándose la botadura el 15 de mayo de 1850. Por circunstancias políticas se llamó sucesivamente *Vingt-Quatre-Février*, *Président* y, por último, *Napoleón*. Era un navío de dos puentes con 71,33 metros de eslora, 16,16 de manga y 7,72 de calado medio para un desplazamiento a plena carga de 5.047 toneladas, correspondiendo 550 a la máquina de 960 caballos y 927 toneladas al suministro de carbón. Se construyó con casco de madera, y el velamen se redujo a 2.852 metros cuadrados por tratarse en este buque de un medio puramente auxiliar.



El *Napoleón* inició las pruebas en agosto de 1852. Se consideraba que mantendría sin dificultad un andar de 11 nudos, pero con su hélice de cuatro palas y 5,80 metros de diámetro consiguió una media de 12,14 nudos, llegando a dar los 13,86. Tan óptimos resultados superaron todas las esperanzas, evidenciándose sus buenas cualidades marineras al atravesar los Dardanelos en octubre de 1854, durante la campaña de Crimea, remolcando al navío de tres puentes *Ville de Paris*, buque insignia de la flota francesa, ante la presencia de toda la escuadra inglesa y del resto de la propia, que, retenidas por el mal tiempo y las corrientes adversas, tuvieron que permanecer fondeadas por espacio de varios días.

Con el tratado de París, firmado el 30 de marzo de 1856, terminó la guerra de Crimea, de la que se dedujeron importantes consecuencias, más o menos válidas, respecto a la marina militar, pero que llevaron a una profunda revisión del concepto del buque de guerra.

El conflicto se inició con la batalla naval de Sinope, donde una escuadra turca compuesta por barcos de madera fue destruida el 30 de noviembre de 1853 por la rusa del almirante Nakhimoff, de superioridad evidente, incluso sin considerar que los rusos disponían de granadas y que los turcos no las poseían.

Además, en dicho combate, y por primera vez en la Historia Naval, fue utilizada en los barcos rusos la coraza del tipo Paixhans, ideada años atrás por el general francés de dicho nombre para defender los forros de madera del impacto de los proyectiles.

A consecuencia de esta batalla, y como medida de precaución, llegaron al mar Negro, en apoyo de Constantinopla, las escuadras francesa e inglesa, y el 27 de marzo de 1854 ambas potencias rompían las hostilidades contra Rusia. En ese mismo año los aliados resolvieron con éxito la ardua tarea de transportar y abastecer al ejército expedicionario mediante una flota de 350 buques, de los cuales 90 eran de guerra, pero en cambio fracasaron todas las tentativas de la escuadra aliada ante las defensas marítimas de Sebastopol.

Buscando una solución que permitiera el ataque a los fuertes, Napoleón III ordenó la construcción de cinco baterías flotantes cuyas principales características eran: 53 metros de eslora, 13,14 de manga y 2,50 de calado, con un desplazamiento de 1.461 toneladas. Iban armadas con 16 cañones de cincuenta libras y dos carronadas de 18, bien protegidas por planchas de hierro forjado de 10 centímetros de espesor sobre madera de roble de 20 centímetros de grueso. La propulsión de estos buques se conseguía con una máquina de alta presión que accionaba una hélice de un metro ochenta de diámetro, proporcionándoles una velocidad máxima de tres nudos y medio. Quedaron listas el 5 de julio de 1855, a los diez meses de su puesta en grada.

Inglaterra, sin mucha convicción, y a instancias de Francia, construyó dos series, en madera y hierro, respectivamente, de cuatro unidades cada una, pero no llegaron a intervenir en la contienda.

Por parte francesa, las tres baterías flotantes *Dévastation*, *Lave* y *Ton-*

nante, fueron enviadas inmediatamente al mar Negro remolcadas por fragatas de ruedas, reuniéndose con la flóta aliada al cabo de cuarenta y cinco días de navegación. Aunque sus cualidades náuticas eran muy malas, su papel militar fue decisivo, entrando con la escuadra en Sebastopol y participando activamente en la toma del fuerte Kinburn, en el estuario del Dniéper, el 17 de octubre de 1855, episodio final de la guerra en oriente.

El excelente comportamiento del blindaje durante la campaña de Crimea dio como fruto inmediato la anulación de ciertas posturas conservadoras opuestas a grandes cambios en arquitectura naval; significó el ocaso del casco de madera en los buques de guerra y permitió a Dupuy de Lôme llevar a la práctica su proyecto de fragata acorazada, que conjuntaba la capacidad ofensiva con unas buenas condiciones marineras.

La nueva unidad estaba concebida según los planos del tipo *Napoleón*, introduciendo algunas modificaciones en el proyecto original para compensar el aumento de peso debido a la coraza. Se mantuvo el casco de madera, suprimiendo un puente e incrementando la eslora, quedando con un desplazamiento de 5.620 toneladas, incluidas las 820 correspondientes al blindaje. Este consistía en planchas de hierro forjado de 12 centímetros cubriendo los costados, desde la cubierta hasta dos metros bajo la flotación, afirmándose sobre almohadillados de madera de 7,6 centímetros.

El 4 de marzo de 1858 se puso en Toulon la quilla de la primera fragata acorazada, celebrándose la botadura el 24 de noviembre de 1859 con el nombre de *Gloire*. Sus dimensiones principales eran 77,25 metros de eslora, 17 de manga y 7,83 de calado medio a plena carga. Montaba 36 piezas rayadas de 160 milímetros y cincuenta libras, modelo 1855, con un alcance próximo a los 6.000 metros, aventajando, por su mayor precisión, a los cañones lisos del mismo calibre.

Durante las pruebas, realizadas en septiembre de 1860, alcanzó los 13,5 nudos a 51 r.p.m. de la hélice; la potencia de la máquina era de 900 caballos, mientras que la arboladura totalizaba una superficie vélica de 1.500 metros cuadrados, equivalentes al 52,5 por 100 de la que sumaba el navío de dos puentes *Napoleón*.

Del mismo tipo fueron la *Invincible* y la *Normandie*, en tanto que la *Couronne*, puesta en grada en febrero de 1859, desplazaba 6.430 toneladas y era de casco metálico; pero evidentemente fue la *Gloire* el prototipo que marcó un nuevo horizonte en la construcción naval de buques de combate.

No se hizo esperar mucho tiempo la réplica británica con el buque acorazado *Warrior* y su gemelo el *Invincible*, después denominado *Black Prince* para evitar la coincidencia de nombre con el buque francés, construidos en Blackwall y Glasgow, respectivamente, según proyecto del constructor Isaac Watts y del arquitecto naval John Scott Rusell.

El 25 de mayo de 1859 se ponía la quilla del *Warrior*, siendo el lanzamiento el 29 de diciembre de 1860. Su eslora entre perpendiculares era de 115,90 metros y la total de 127,70, con una manga máxima de 17,68 metros y un calado de 7,90 para un desplazamiento de 8.950 toneladas a plena

carga. Debido a su gran eslora se construyó con casco de hierro, lo que permitió la subdivisión en 92 compartimientos estancos y, para no sobrecargarlo en peso, el blindaje se limitaba a la parte central de los costados, cubriendo una longitud de 67 metros, que incluía la obra muerta correspondiente y llegaba hasta 1,53 metros bajo la flotación; además, entre las planchas de hierro forjado y 11,2 centímetros de espesor de la coraza, con un peso de 915 toneladas, y el casco de hierro, había un almohadillado en madera de teca de 45 centímetros de grueso, para amortiguar el efecto de los impactos sobre la estructura metálica del casco.

El armamento original se componía de 36 cañones lisos de 68 libras en la batería, dos giratorios de 100 en el puente y cuatro cañones Armstrong de 40 libras en la cubierta superior, para luego quedar en 26 de ánima lisa de 68 libras y 14 Armstrong, de los cuales, 10 eran de 110 libras y los 4 restantes de 70; pero en el transcurso de los años se fueron introduciendo repetidas modificaciones en su artillería.

Las pruebas de velocidad tuvieron lugar en agosto de 1861, llegando a dar, con su máquina de 1.250 caballos, los 14,35 nudos; pero a causa de la finura de sus formas y del excesivo aparejo presentó problemas de estabilidad, observándose posteriormente un comportamiento defectuoso en la situación de arrufo, por el gran peso acumulado en la zona maestra en función del armamento y de la coraza.

A las anteriores fragatas les sucedieron otras de menor desplazamiento, que se llamaron *Defence* y *Resistance*, de 6.090 toneladas cada una, también con casco de hierro y parcialmente acorazadas, sin que ello impidiese al Almirantazgo británico continuar su anterior política orientada hacia la construcción de grandes buques de madera propulsados a hélice, tales como el navío de tres puentes *Victoria*, lanzado en 1859, o la fragata *Undaunted*, botada en 1860, ni se disminuyeran los suministros de grandes cantidades de madera destinados a los arsenales militares, aunque por entonces ya navegara el *Great Eastern*, de I. K. Brunel, obra maestra de la técnica naval de la época.

La dificultad de carboneo en las largas travesías oceánicas indujo en Brunel la idea de proyectar un enorme buque dotado de gran autonomía y, por tanto, capaz de transportar la suficiente cantidad de combustible para cubrir la ruta de Australia por el cabo de Buena Esperanza. La tripulación era de 400 hombres y el pasaje estaba distribuido en 800 plazas de 1.ª clase, 2.000 de 2.ª y 1.200 de 3.ª, además de un millar de emigrantes y 6.000 toneladas de carga. En caso necesario, transformado en transporte de tropas, podía alojar diez mil hombres.

La eslora en la flotación era de 207,26 metros, la manga de 25,20, alcanzando los 36 entre los tambores, y el calado medio de 9,15 metros para un desplazamiento a plena carga de 27.384 toneladas. El casco era de hierro, subdividido en diez compartimientos estancos, y con doble forro en toda la obra viva, siendo, en este sentido, el precursor del doble fondo. Fue el único buque propulsado por ruedas de paletas y hélice, llevando al princi-

pio seis palos, que posteriormente fueron suprimidos, para una superficie vélica de 5.500 metros cuadrados. Una máquina de 3.410 caballos movía las paletas a 10,75 r.p.m. y otra de 4.890 caballos accionaba la hélice de cuatro palas y 7,31 metros de diámetro a 38 r.p.m., resultando, en definitiva, con una potencia total muy baja para su tamaño.

Comenzado en 1854 en los astilleros de Millwall, se llamó originalmente *Leviathan*, dirigiendo su construcción John Scott Russell, que aprovecharía esta experiencia para la realización del proyecto del *Warrior*. El *Great Eastern* fue lanzado de costado, quedando a flote el 31 de enero de 1858, al cabo de tres intentos infructuosos, el primero de los cuales se verificó el 3 de noviembre de 1857.

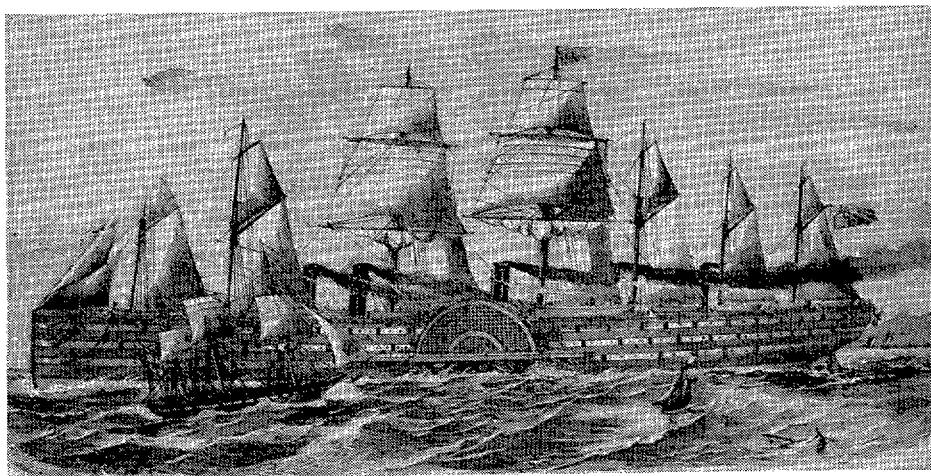
Las pruebas se verificaron en agosto de 1859, dando una velocidad de 11 nudos, sensiblemente inferior a la prevista de 15, entrando en servicio en el mes de septiembre.

Tantas adversidades llevaron a la quiebra a la Eastern Navigation Company, propietaria del buque, viéndose en la necesidad de venderlo; mientras que los disgustos por tal cúmulo de contrariedades minaron la salud de Brunel hasta producirle la muerte en 1859.

Incorporado a la ruta transatlántica, el *Great Eastern* hizo su primer viaje en junio de 1860, pero su explotación comercial resultó ruinosa, ya que nunca pudo llevar el pasaje suficiente para obtener beneficios, dejando de navegar en 1862, durante la guerra de secesión americana. Vendido nuevamente, mostró sus posibilidades como buque cablero realizando con pleno éxito el tendido del cable submarino entre Inglaterra y los Estados Unidos en el mes de julio de 1866, continuando en tales trabajos hasta 1873, finalizando entonces su servicio activo. Luego, durante un par de años se utilizó como exposición flotante en el río Mersey, hasta que en 1888 fue remolcado a Birkenhead para desguazarlo.

El *Great Eastern* se adelantó a su época, dominada por los veleros, sin que el progreso técnico que representaba estuviera apoyado por unas posibilidades comerciales de magnitud equivalente, ni por un tráfico marítimo que se hallaba en los comienzos de su desarrollo, sin haber adquirido todavía la suficiente capacidad para el fletamento de grandes buques; por lo que probablemente también habría fracasado de haberlo utilizado en el comercio de Australia, para el que estaba previsto y que jamás llegó a realizar.

Los primeros años de la segunda mitad del siglo XIX se caracterizan por una inquietud renovadora en todos los órdenes, cuya influencia no deja de manifestarse en nuestra Marina. De hecho, en 1856 contábamos con treinta y dos vapores de ruedas y diez de hélice, que representaban en conjunto el 45 por 100 de la flota de guerra. En ese mismo año se puso la quilla, en El Ferrol, del primer buque de hélice construido en la península, la goleta *Santa Teresa*, cuyo lanzamiento se efectuó el 27 de febrero de 1858, llevando montada la máquina y todo el aparejo; armada con dos cañones, quedó lista a los pocos meses, mientras que, a su vez, en los tres arsenales de El Ferrol,



El *Great Eastern*. Colección Fernández Duro. (Museo Naval. Madrid.)

Cádiz y Cartagena se trabajaba en la construcción de fragatas de hélice con casco de madera.

El año siguiente, siendo ministro de Marina D. José Mac-Crohon y Blake, se promulgó la ley de *incremento de Fuerzas Navales*, que representó un paso importante para lograr una escuadra moderna mediante la compra en Inglaterra, con destino a las Filipinas, de las goletas de hélice con casco de hierro: *Santa Filomena*, *Constancia*, *Valiente* y *Animosa*, así como la adquisición para transportes de los vapores de hélice *San Francisco de Borja* y *San Quintín*, de 1.300 toneladas; *Patiño* y *Marqués de la Victoria*, de 1.200; *Malaspina*, *A. Escaño* y *Ferrol*, de 800, y *San Antonio*, de 600; además se estuvo en tratos para adquirir el *Great Eastern*, que se hallaba en venta, a fin de utilizarlo como transporte.

En esos días, y por real orden del 15 de marzo de 1859, se autorizaban las pruebas del submarino *Ictíneo*, inventado por D. Narciso Monturiol, indicando que se le prestasen toda clase de auxilios.

El primer *Ictíneo* fue un barco puramente experimental; se construyó, en la Barceloneta, verificándose la botadura el 28 de junio de 1859, para efectuar su primer ensayo público el 23 de septiembre de ese mismo año en Barcelona.

Tenía 7 metros de eslora, 2,5 de manga y 3,5 desde la quilla hasta la cúpula o escotilla. Estaba construido con doble casco de madera, de modo que el interior o resistente, de forma cilíndrica, tenía una capacidad de siete metros cúbicos para una tripulación de seis hombres, dedicándose cuatro de ellos al accionamiento, mediante palancas, de la hélice propulsora de dos palas. El casco exterior tenía forma de pez, aprovechándose el espacio entre ambos para instalar diversos elementos, tales como las *vejigas de flote* o tanques de inundación, los depósitos de oxígeno para respiración y



Narciso Monturiol. (Museo Naval. Madrid.)

alumbrado, los lastres de seguridad y el hidrógeno de la lámpara oxhídrica que iluminaba las profundidades. También disponía de una bomba de aire para el achique de los tanques de inundación y de un aparato purificador de la atmósfera en inmersión. A proa llevaba una serie de elementos para arrancar y recoger el coral desde el interior del submarino, siendo éste el objetivo que llevó a Monturiol al invento de su barco-peñ, idea concebida en 1848 observando la pesca del coral en el cabo Creus.

El *Ictíneo* estaba calculado para alcanzar los 40 metros de profundidad, pero durante el lanzamiento sufrió averías de cierta importancia, por lo que su inventor consideró conveniente no sobrepasar los veinte metros, llegando a esta cota en numerosas ocasiones. En todos los ensayos demostró su facilidad de maniobra y, aludiendo a ello, el propio Monturiol llegó a decir: *El «Ictíneo» baja y sube, anda y vira en la superficie, entre dos aguas y en el fondo del mar. El hombre vive tan bien dentro del «Ictíneo» como en plena atmósfera. La navegación submarina, pues, es un hecho.*

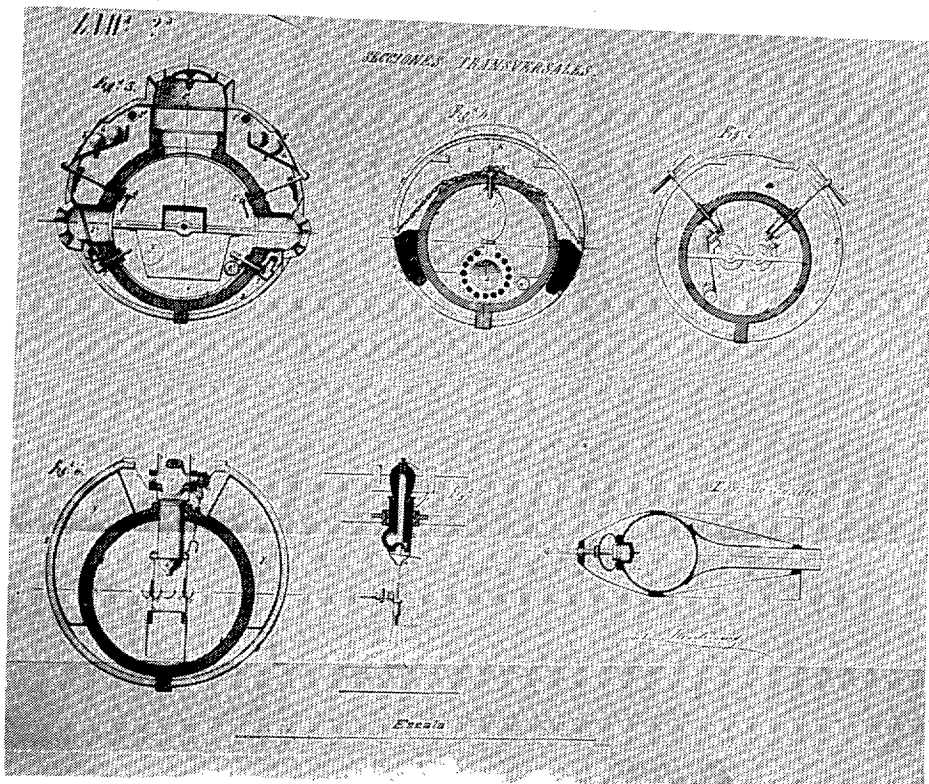
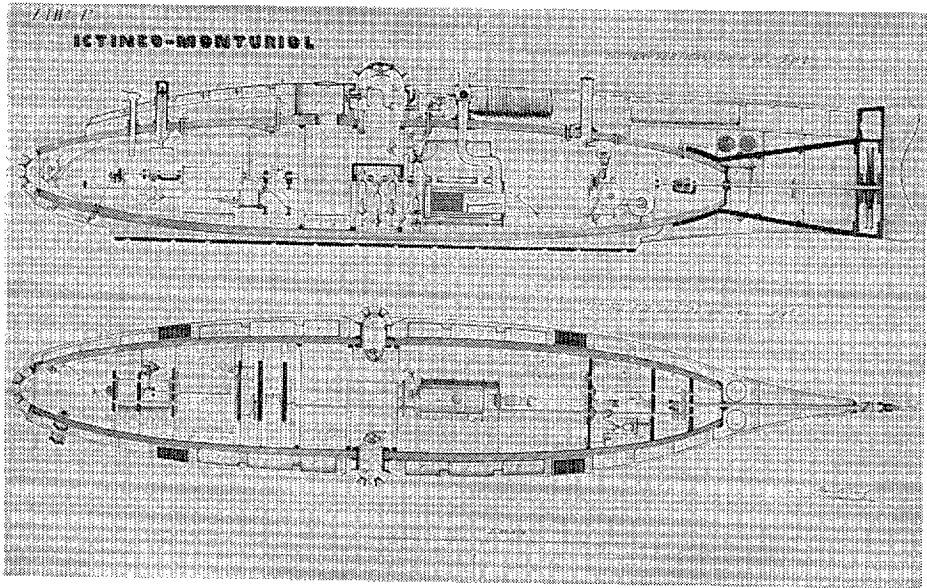
En total realizó 54 ensayos, siendo los más notables los siguientes: el del 23 de septiembre de 1859, en el que estuvo dos horas y veinte minutos sin salir a la superficie; la primera prueba oficial, en Barcelona, el 29 de septiembre de 1860, con la asistencia del presidente del Consejo de Ministros, D. Leopoldo O'Donnell, Duque de Tetuán, y la última, también oficial, en Alicante el 7 de mayo de 1861, en presencia de los ministros de Marina y Fomento y otras personalidades. En este ensayo alcanzó la velocidad de 3,5 nudos en superficie y de 2,5 sumergido, realizando un recorrido de dos mil metros en línea recta, con olas de 1,5 metros y mar de fondo.

Tras esta prueba en aguas alicantinas, la opinión pública y la prensa se interesaron vivamente por los trabajos de Monturiol, pero el ofrecimiento oficial, según Real Orden del 12 de julio de 1861, para la construcción de un *Ictíneo* de guerra, se iba dilatando sin producir resultados, por lo que Monturiol formó una sociedad, denominada *Navegación Submarina*, para recabar medios económicos, consiguiendo por suscripción nacional, iniciada en Barcelona, un capital de 58.900 duros, con el objeto de construir otro submarino.

El segundo *Ictíneo* se comenzó el 10 de febrero de 1862, realizándose el lanzamiento el 2 de octubre de 1864. Sus características eran: 17 metros de eslora, 3 de manga y 3,5 de puntal. El casco resistente consistía en un elipsoide de revolución, con 14 metros de longitud y 2 de anchura, compuesto por cuadernas circulares de madera de olivo sin defectos, de diez centímetros de espesor, amadrinadas y revestidas exteriormente con cintas longitudinales de roble de seis centímetros de grueso, cubriendo el conjunto un forro de cobre de dos milímetros. El codaste era de hierro e iba sólidamente empernado al casco resistente, mientras que el casco exterior, de madera y con forma de peñ, se afirmaba mediante varengas de bronce a la estructura interna y a la quilla de roble.

Para la navegación en superficie llevaba una máquina de vapor de seis caballos y otra de dos para la submarina, movida por el vapor de una mezcla

LA EVOLUCION DEL BUQUE EN EL SIGLO XIX Y SU REPERCUSION...



Secciones del Ictineo, de Monturiol. De *Varejo Monturiol y la navegacion submarina, juicios criticos*. Coleccionados por el Dr. D. Jerónimo Estrany. Barcelona, 1915.



de combustible y carburante que no despedía gases y que accionaban en cada caso la hélice propulsora de 1,90 metros de diámetro, compuesta por palas dobles de superficie plana. Para conseguir mejor maniobrabilidad en inmersión, disponía de dos hélices auxiliares de 0,80 metros, situadas hacia popa, a cada banda, formando 45 grados con el plano diametral del buque; se desconectaban a voluntad cuando no se precisaba su concurso, y entonces quedaban alojadas entre ambos cascos.

La tripulación prevista era de 20 hombres, consiguiéndose la renovación del aire mediante la absorción del anhídrido carbónico y la generación de oxígeno, llegando a realizar inmersiones de ocho horas de duración con 16 hombres a bordo, añadiendo, en una ocasión, seis velas encendidas como prueba de la pureza del ambiente conseguido.

En múltiples ocasiones se comprobó su facilidad de maniobra y su buena estabilidad, así como el correcto funcionamiento de todos los aparatos, superando en casi todos los aspectos al primer *Ictíneo*, excepción hecha de la velocidad en inmersión, que era claramente inferior, pues solamente alcanzó los dos nudos.

Recién comenzada la construcción del segundo *Ictíneo*, y durante los días 8 y 9 de marzo de 1862, tuvo lugar el combate naval de Hampton-Roads con el enfrentamiento, el primer día, entre la fragata acorazada sudista *Virginia*, más conocida por su nombre primitivo de *Merrimac*, y una escuadra federal compuesta por buques de madera, resultando en dicha acción hundido el *Cumberland*, de 24 cañones, embestido por el espolón del *Merrimac*, y destruido el *Congress*, de 50, con un balance de 257 muertos entre los federales y solamente dos por los sudistas.

Al día siguiente, remolcado por el *Seth Low*, y tras una accidentada travesía desde Nueva York, llegó a Hampton-Roads el pequeño y revolucionario *Monitor*, inventado por John Ericsson y construido con toda urgencia en un centenar de días, para oponer al *Merrimac* un buque capaz de batirle con éxito. El duelo entre ambos buques, y el primero entre acorazados, duró cerca de cuatro horas, sin que los 41 impactos conseguidos por el *Monitor* y los 22 del *Merrimac* tuvieran efectividad sobre sus blindajes y sin que hubiera pérdidas humanas.

Aunque en el combate directo no hubo ni vencedor ni vencido, la actuación del *Monitor* tuvo consecuencias inmediatas importantes, porque salvó a la escuadra federal de un segundo desastre, minó la moral de los confederados tras la espectacular victoria de la víspera y consiguió levantar el ánimo en los Estados del Norte.

Dos meses después, poco antes de ocupar Norfolk las tropas federales, el *Merrimac* fue abandonado y echado a pique por los propios confederados; y el *Monitor* se hundió a la altura del Cabo Hatteras el 19 de diciembre de 1862, en el viaje de regreso a Nueva York. Pero, a pesar de sus cortas vidas, la influencia de ambos buques fue decisiva para el desarrollo posterior de los buques de guerra, porque señalaron el comienzo de una nueva era en la arquitectura naval militar; confirmaron la necesidad de acelerar la trans-

formación iniciada en Europa, siete años antes, con las baterías flotantes francesas y dieron el golpe de gracia al buque de madera sin protección blindada.

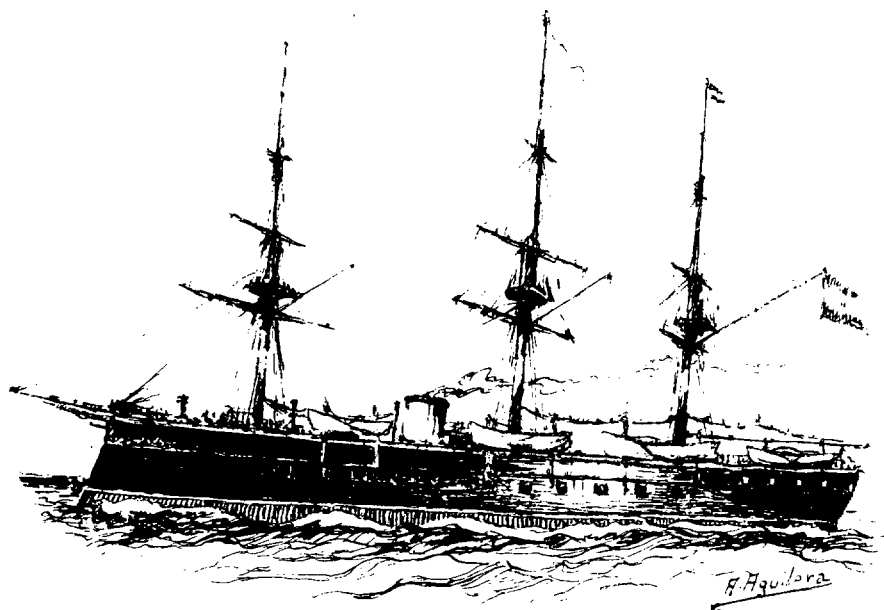
La coraza se difundió rápidamente, siguiéndole en aceptación el espolón, sobre todo a raíz de la batalla naval de Lissa, en aguas del Adriático, el 20 de julio de 1866, entre la flota austríaca del almirante Tegetthoff y la italiana del almirante Persano. Dada la desigualdad de fuerzas, netamente favorable a los italianos, que con doce acorazados superaban en cinco a los austríacos, Tegetthoff decidió atacar de frente para suplir con el abordaje la inferioridad de su artillería. Su táctica dio resultado, puesto que el *Ferdinand Max* abordó y hundió al *Re d'Italia*, produciéndose después la voladura del *Palestro*.

La batalla duró menos de dos horas, con un total de 620 muertos por parte italiana y 41 entre los austríacos; pero Tegetthoff, habiendo conseguido su objetivo de salvar a Lissa, no intentó nuevos ataques contra la flota italiana, mientras que Persano, aún contando con la superioridad material, desaprovechó la ocasión del desquite. La flota austríaca se mantuvo frente a la isla, en tanto que la italiana se retiró a Ancona, en donde su unidad más reciente, el acorazado *Affondatore*, quedó reparando las averías sufridas durante el combate, hundiéndose en dicho puerto diecisiete días después a consecuencia de un fuerte temporal, aunque luego fue puesto a flote y modernizado.

La batalla de Lissa, debido al número y categoría de las unidades que intervinieron en ella y a las consecuencias prácticas que se derivaron de la misma, fue considerada como la más importante desde Trafalgar, actualizándose el dispositivo táctico de formación en línea de frente, que trajo consigo la adopción del espolón y de las torres giratorias a proa, compensando con su mayor campo de tiro la obligada reducción en el número de cañones al aumentar el calibre de aquéllas. Pero la aparición del torpedero, hacia 1875, así como la del cañón de tiro rápido, en 1878, y el perfeccionamiento del torpedo automóvil hicieron impracticable el abordaje, anulando el poder ofensivo que se atribuía al espolón.

Por todo ello, las diferencias entre los buques mercantes y los de guerra se fueron acentuando más y más, orientándose estos últimos hacia los nuevos conceptos de armamento y protección, velocidad y autonomía, que dieron origen a los distintos tipos de buques de combate en función de la mayor o menor importancia concedida a cada uno de esos cuatro factores.

En España, como consecuencia de la guerra de Africa de 1859-60, se piensa en la necesidad de poseer una flota acorazada, iniciándola el 22 de mayo de 1861 con la puesta en grada, en El Ferrol, de la fragata blindada con casco de madera *Tetuán*, siendo lanzada al mar en el primer trimestre de 1863. A la vez, por encargo del Gobierno español, se construía en los astilleros de La Seyne, en Toulon, la célebre fragata acorazada, con casco de hierro, *Numancia*, que llegó a ser el buque más popular y representativo de nuestra Marina de guerra al realizar la campaña del Pacífico y dar la



Fragata acorazada *Numancia*. Dibujo a plumilla por Alfredo Aguilera.

vuelta al mundo, siendo el primer barco de su clase en conseguirlo, cuando se opinaba que un buque acorazado no reunía condiciones para tal empresa. El final de su dilatada vida se produjo el 19 de diciembre de 1916, al hundirse frente a las costas de Portugal, en las proximidades del cabo Espichel, cuando era remolcada a Bilbao para su desguace.

Monturiol, que construyó sus *Ictíneos* como instrumentos de investigación científica, pensaba también aplicarlos para la defensa de puertos como medio más efectivo y económico que las baterías flotantes acorazadas, en franca aceptación desde Hampton-Roads, considerando que su invento era menos vulnerable y tenía mayor maniobrabilidad que aquéllas. En consecuencia, y para mostrar la posibilidad de transformar a su *Ictíneo* en buque de guerra, proyectó y construyó un cañón rotativo de 10 centímetros con ánima lisa que, montado en el submarino, podía cargarse y disparar verticalmente a un metro de profundidad. Los ensayos del cañón se realizaron en la Navidad de 1865 frente al puerto de Barcelona, pero no consiguiendo llamar la atención del Gobierno, desistió en proseguir las pruebas, incluidas las de sus proyectos de torpedos, uno de los cuales era de botalón y actuaba en un tiempo prefijado mediante un mecanismo de relojería, mientras que el otro consistía en una esfera de hierro alojada en una boya cónica, siendo propulsado el conjunto por una serie de cohetes que le aseguraban un recorrido de 300 metros.

El 1 de enero de 1868, al no disponer de recursos económicos, se vio en la necesidad de suspender los trabajos y despedir al personal, en tanto que

## LA EVOLUCION DEL BUQUE EN EL SIGLO XIX Y SU REPERCUSION...

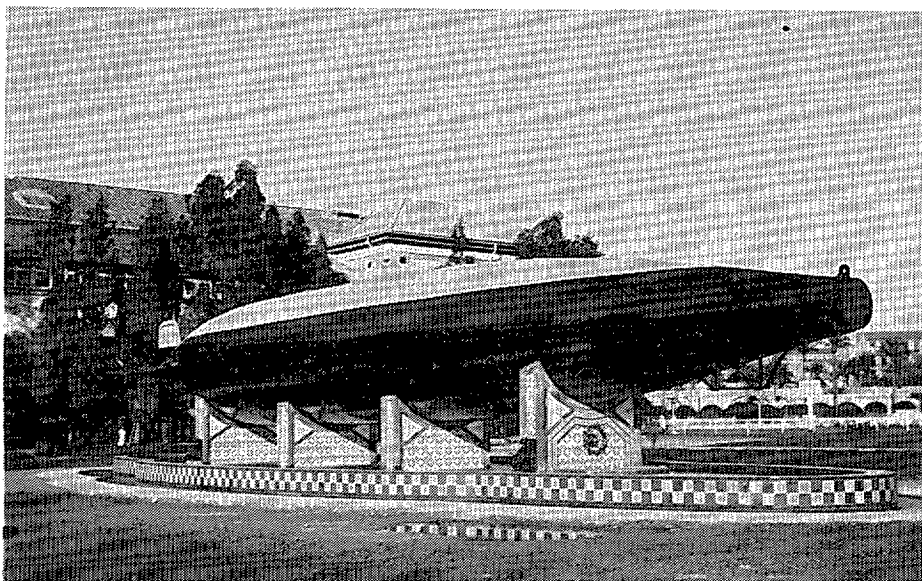
los acreedores no tardaban en apoderarse de los dos *Ictíneos* para desmantelarlos y venderlos de deshecho.

Narciso Monturiol era abogado, pero publicó numerosos trabajos científicos y nueve memorias sobre el *Ictíneo*, dejando escrito su *Ensayo sobre el arte de navegar por debajo del agua* que se imprimió en Barcelona y fue editado por los empleados de la Gerencia de la Compañía Trasatlántica en 1891, a los seis años de su fallecimiento, acaecido el 6 de septiembre de 1885.

Tan sólo tres días después, el teniente de navío D. Isaac Peral y Cabañero daba a conocer su solución al problema de la navegación submarina, pero desgraciadamente, a la popularidad y éxito iniciales del submarino *Peral* siguieron las envidias, la incomprensión y el olvido, sin que Peral consiguiera mejor fortuna de la que tuvo su antecesor.

Indudablemente, Bushnell en 1776, Fulton en 1789 y Bauer en 1850 fueron precursores del submarino; pero hasta la llegada de Monturiol no se alcanzaron resultados prácticos con auténtica efectividad, siendo Peral quien completó y actualizó el progreso en este novísimo campo de la construcción naval, en una época en que la técnica estaba mucho más avanzada y disfrutaba de unos medios con los que Monturiol no podía contar.

La puesta de quilla del *Peral* se realizó en La Carraca el 1 de enero de 1888, quedando a flote el 8 de septiembre siguiente y efectuando con éxito absoluto las pruebas oficiales en la bahía de Cádiz, entre los meses de mayo y julio de 1890, aunque, paradójicamente, constituyeran el fin de la vida activa del submarino. Construido con casco de acero, tenía 21,79 metros de



Primer *Isaac Peral*.

eslora y 2,87 de diámetro en la cuaderna maestra, con un desplazamiento de 77 toneladas en superficie y ocho más en inmersión. Fue el primer submarino del mundo en utilizar la energía de acumuladores eléctricos y realizó ensayos de lanzamiento de torpedos. Actualmente se conserva, restaurado, en el arsenal de Cartagena.

El 24 de julio de 1885 se realizaba en La Carraca la botadura del crucero *Infanta Isabel*, réplica de los *Velasco* y *Gravina*, encargados a Inglaterra pocos años antes, siendo el primero de su clase con casco de hierro construido en España y prototipo de una serie de seis unidades que se lanzaron en nuestros arsenales, puesto que ya se había conseguido cierta experiencia en la técnica de los cascos metálicos, adquirida años atrás con los cañoneros *Pilar*, *Paz*, *Eulalia* y *Alsedo*, lanzados entre 1881 y 1882, y los *Magallanes*, *Elcano*, *General Concha* y *General Lezo*, entre 1883 y 1884.

Sin embargo, aún reconociendo sus claras ventajas, el hierro no dejó de presentar inconvenientes, porque uno de los problemas no resueltos, hasta la aparición de las pinturas desincrustantes en 1870, era el de la conservación del casco, para lo cual se forraba la obra viva con láminas de cobre de modo semejante al utilizado desde el último cuarto del siglo anterior en los barcos de madera a fin de mantenerlos libres de organismos marinos; pero la acción electrolítica que se establecía entre hierro y cobre deterioraba la carena rápidamente, precisando realizar frecuentes varadas en dique.

El empleo del hierro combinado con la madera dio lugar al sistema denominado *construcción mixta* o *composite*, según la cual se construía el forro de madera para evitar el contacto directo entre hierro y cobre. Además, debido al distinto coeficiente de dilatación del hierro y la madera, se procuraba evitar el paralelismo entre elementos de ambos materiales, siendo uno de los procedimientos más generalizados el hacer metálicas las cuadernas, baos y puntales, y de madera la quilla, sobrequilla, roda, codaste, trancañiles y cubiertas, con un doble forro también de madera, y de tal modo que el interior se empotraba entre las claras de cuadernas y el exterior se unía directamente a aquél por medio de pernos de cobre o bronce, manteniendo intactas las cuadernas de hierro.

El primer buque con estructura *composite* fue el vapor de 450 toneladas *Assam*, construido en la India por el comandante de la Armada británica Andrew Henderson en el año 1839, pero sus ideas no fueron tenidas en cuenta hasta muchos años después, cuando de regreso en Inglaterra adoptaron su sistema algunos armadores de Liverpool, y así, desde 1850, se construyeron diversos buques por el nuevo método, figurando entre ellos la fragata *Tubal Cain*, de 787 toneladas, primer buque de *construcción mixta* registrado en el Lloyd's.

A partir de 1860 el sistema *composite* tomó validez en la marina de guerra inglesa, pero el Almirantazgo británico solamente lo empleó para buques de hélice de pequeño tonelaje, siendo las corbetas los de mayor tamaño. Con este motivo se consiguió dar salida a los excedentes de madera existentes en los arsenales debido al gran incremento de los cascos de hierro.

Con la *construcción mixta* se consiguieron formas mucho más finas, adecuadas para poder alcanzar grandes velocidades, resultando muy apropiadas para la construcción de veleros rápidos destinados a las rutas oceánicas. En consecuencia, desde 1863 se utilizó en la mayoría de los clíperes, con la particularidad de llevar también metálicos la quilla, roda y codaste.

Entre dicho año y 1870 se lanzaron en Inglaterra 27 buques de este tipo, 23 de los cuales eran de construcción *composite*, contándose entre estos últimos los *Taeping*, *Ariel* y *Thermopylae*, además del *Cutty Sark*, único y actual superviviente, conservado en Greenwich, de las famosas *regatas del té* de China y de las posteriores *de la lana* de Australia, cuando la hegemonía de los clíperes estaba en manos inglesas; si bien en su primera época, anterior a la guerra civil americana, dicha supremacía correspondió a Norteamérica.

Las grandes líneas del tráfico marítimo fueron cubiertas por los clíperes, que acapararon los fletes sin temer la competencia de los vapores, dando la impresión de que los veleros iban a vencer en su batalla contra el maquinismo, rubricando la época romántica y más brillante de la navegación a vela; hasta que, con la apertura del canal de Suez en diciembre de 1869, en cuyos actos inaugurales representó a España la fragata de hélice *Berenguela*, se vieron desplazados gradualmente por los vapores, al utilizar éstos la nueva ruta, mucho más corta y ventajosa por la facilidad de carboneo, en lugar de la tradicional del cabo de Buena Esperanza, que continuó siendo la única practicable para los veleros debido a las dificultades que les suponía el paso del Canal y la navegación por el mar Rojo. A mediados de 1872, una compañía italiana intentó establecer una línea regular de navegación a vela entre Génova, Sicilia y Calcuta a través de Suez, utilizando dos veleros denominados *Innocenta* y *Marsala*, y aunque llegaron a pasar el Canal, el viaje de regreso lo realizaron por El Cabo, sin que la idea original llegara a consolidarse.

A pesar de ello y del perfeccionamiento de la propulsión mecánica, fue bastante corriente la transformación de vapores en auténticos veleros, debido unas veces a defectos de las máquinas y otras por causa del excesivo espacio ocupado por aquéllas y las carboneras, consiguiendo, al suprimirlas, mayor capacidad de carga y, en muchos casos, una explotación altamente rentable; en cambio la transformación inversa, de un velero en vapor, fue rarísima y excepcional.

De construcción *composite* fue nuestra corbeta *Nautilus*, comprada en Inglaterra en 1886 por el insigne marino D. Fernando Villaamil, héroe de Santiago de Cuba, en donde halló la muerte a bordo del *Furor*, a quien el Gobierno español encargó la adquisición de un buque para Escuela de Guardias Marinas.

La *Nautilus* era el clíper *Carrick Castle*, de 1.700 toneladas, construido en Glasgow por la casa Elder en el año 1866; tenía 59,3 metros de eslora, 10,4 de manga y 5,1 de calado medio, siendo el aparejo de fragata, clásico en la mayoría de los clíperes.

Su compra, por 12.000 duros, quedó ampliamente compensada al venir de Londres a España cargada con material para defensas submarinas, ahorrando así un flete cuyo importe superaba el precio de compra del barco, por lo que la *Nautilus* fue el buque de más barata adquisición para nuestra Marina.

Luego, tras sufrir en Cádiz varios años de abandono oficial, se realizaron las obras necesarias de transformación para habilitarla como buque escuela, siendo dirigidas por el propio Villaamil, bajo cuyo mando emprendió su famoso viaje de circunnavegación, iniciado en El Ferrol el 30 de noviembre de 1892 y concluido en San Sebastián el 16 de julio de 1894; completando el viaje redondo al arribar a la capital ferrolana el 11 de agosto, habiendo visitado países en los que hasta entonces se desconocía nuestra bandera.

La *Nautilus* siguió practicando viajes de instrucción, siendo durante cuatro lustros el buque de la Armada española que más frecuentaba los puertos extranjeros.

A finales de 1921 se había decidido su baja, comprándose en Italia dos antiguos motoveleros, con más de veinte años de servicio, para utilizarlos como buques escuela. Ambos eran de *construcción mixta*, aparejaban de bricbarca, y cada uno estaba dotado con un par de motores de petróleo de 450 caballos que les proporcionaban un andar de nueve nudos. Originalmente se llamaban *Clarastella* y *Augustella*.

El primero de ellos recibió el nombre de *Galatea*, para, tras las obras de acondicionamiento realizadas en El Ferrol y terminadas en 1924, quedar como escuela de aprendices de marinería.

Al *Augustella* se le impuso el de *Minerva* y como su estado de conservación era mejor que el del *Clarastella*, se pensó en utilizarlo como buque escuela de Guardiamarinas. La reparación se concedió en 1923 a los astilleros Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz, que se hallaban próximos al cierre debido a la crisis existente en la construcción naval; pero una vez comenzadas las obras se vio que no servía para buque escuela u otro destino que no fuera el de pontón, por lo que fueron suspendidos los trabajos, y en compensación se otorgó otro convenio, según Real Decreto del 30 de junio de 1924, para la construcción de un buque escuela con casco de acero, firmándose el contrato el 26 de junio de 1925.

La puesta de quilla tuvo lugar el 24 de noviembre de dicho año, celebrándose la botadura el 5 de marzo de 1927, bajo el nombre de *Juan Sebastián de Elcano*. Entregado a la Marina de guerra el 1 de marzo de 1928, realiza en este año su LV viaje de instrucción, habiendo efectuado el primero, de circunnavegación, entre el 19 de abril de 1928 y el 29 de mayo de 1929.

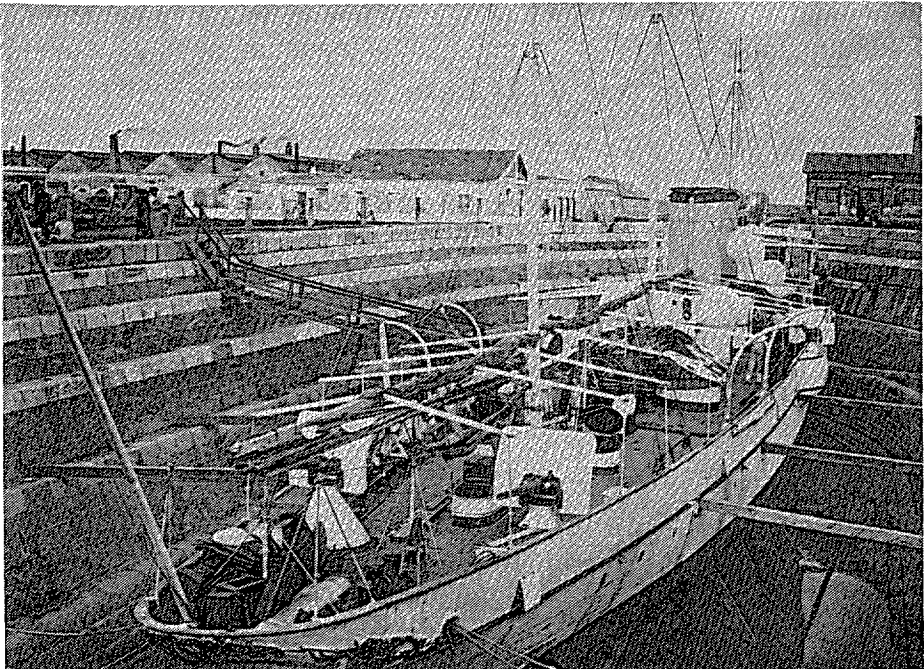
En definitiva, la *construcción mixta* ocupó un lugar importante en los anales de la arquitectura naval del siglo XIX, y tuvo amplia vigencia en la década 1860-70, perdiendo popularidad con la aparición del acero en 1875, aunque siguió utilizándose hasta finales de siglo en la construcción de veleros y en la de algunos buques de guerra menores, tales como los cañoneros españoles *Quirós* y *Villalobos*, de los años 1895 y 96.

## LA EVOLUCION DEL BUQUE EN EL SIGLO XIX Y SU REPERCUSION...

Para entonces ya se había impuesto el acero en la construcción naval, y así la Marina inglesa se sirvió de él, por primera vez, en los avisos *Iris* y *Mercury*, lanzados en Pembroke en 1877 y 1878; llevaban dos hélices y alcanzaron la notable velocidad de 18 nudos. En ese mismo año se lanzaba el *Bay of Cádiz*, primer velero con casco de acero construido en Gran Bretaña, y dos años después entraba en servicio el *Buenos Ayrean*, de 4.005 toneladas, primer vapor trasatlántico inglés de dicho material.

Con cierto retraso respecto a Inglaterra se inició en Alemania la construcción de grandes veleros con casco de acero, consiguiendo en muy pocos años la primera posición en tal especialidad, de la que fue su máximo y más famoso exponente la fragata de cinco palos *Preussen*, de 5.081 toneladas de arqueo total, llegando a las 11.150 de desplazamiento en carga. Construida en 1902 para la casa Laeisz, de Hamburgo, se perdió frente a Dover en 1910. Tenía 133,50 metros de eslora total, 16,33 de manga y 10,25 de puntal; su arboladura, de acero, llegaba a los 68 metros de altura sobre la quilla, disponiendo de 5.560 metros cuadrados de superficie de velamen.

Los astilleros nacionales, que durante siglos se habían distinguido en la arquitectura naval en madera, manteniendo un lugar privilegiado, por tradición y prestigio, en el concierto mundial, se incorporaban muy a finales del conflictivo siglo XIX a las nuevas técnicas de construcción naval.



El contratorpedero *Destructor* en el dique del Arsenal de La Carraca.



Por eso nuestros primeros barcos de acero fueron encargados más allá de nuestras fronteras, como se había hecho en un principio con los de casco de hierro, puesto que la industria propia aún no tenía la capacidad ni el desarrollo suficientes para contruirlos.

Sin embargo se debió a Villaamil la concepción del contratorpedero *Destructor*, de 380 toneladas, prototipo que supuso el nacimiento de los buques de tal nombre, universalizándose en su acepción inglesa con la denominación de *destroyer*. Proyectado para dar los 22 nudos, alcanzó en las pruebas los 22,98, velocidad muy considerable para un buque de su porte, causando el asombro de las autoridades navales de la época. Construido en los astilleros escoceses Thompson, de Clydebank, se lanzó al mar el 29 de julio de 1886 y se entregaba a la Marina española el 19 de enero de 1887, siendo Villaamil su primer comandante.

Por entonces, y a excepción de los botes portatorpedos de botalón *Cástor*, *Póllux* y *Aire*, ya contábamos con algunos torpederos, todos con casco de acero, encargados a Alemania, Inglaterra y Francia. El primero de ellos fue el *Rígel*, de 61 toneladas, 32 metros de eslora, 3,80 de manga, 2,25 de puntal y 1,40 de calado; se botó en Bremen el 23 de junio de 1883, entregándose a finales de agosto. Su velocidad máxima era de 18,6 nudos. También de origen alemán fue el *Orión*, que desplazaba 88 toneladas y se lanzó en Kiel el 1 de diciembre de 1885, quedando listo al final del año, durante el cual se habían incorporado tres más, de procedencia inglesa, que fueron el *Retamosa*, de 70, y los *Julián Ordóñez* y *Acevedo*, de 66.

Al año siguiente se entregaba el *Barceló*, también de 66 toneladas, construido en El Havre, y el *Habana*, de 60, en Inglaterra; de donde recibíamos, en 1887, la serie de los *Halcón* y *Azor*, de 100, y los *Rayo* y *Ariete*, de 120; consiguiendo este último un auténtico récord de velocidad al superar en las pruebas los 26 nudos.

El primer torpedero construido en España fue el *Ejército*, de 60 toneladas, botado en La Graña el 30 de noviembre de 1887, y costado por suscripción del Círculo Militar de Madrid, al igual que el *Habana* lo había sido por el Casino Español de la capital cubana.

También se construyeron durante ese año en La Graña las lanchas cañoneras *Perla*, *Rubí* y *Diamante*, y en el antiguo Arsenal Civil de Barcelona, la *Cóndor*, todas ellas con casco de acero; mientras que el primer buque de dicho material construido en El Ferrol fue el cañonero *Vicealmirante MacMahon*, de 103 toneladas, botado el 21 de agosto de 1887, tras el lanzamiento, ese mismo día y en el citado arsenal, del crucero *Alfonso XII*, segundo de la serie constituida por el *Reina Mercedes*, que se puso a flote el 12 de septiembre siguiente en Cartagena, y el *Reina Cristina*, que lo había sido el 2 de mayo del año anterior en El Ferrol.

Estos cruceros tenían casco de hierro, sin blindaje, y aparejaban de fragatas, construyéndose bajo la dirección del ingeniero naval D. Tomás Tallerie, autor del proyecto de los cañoneros-torpederos, con casco de acero, tipo *Temerario*, con un desplazamiento de 571 toneladas, 58 metros de

eslora, 7 de manga y 2,65 de calado medio. Los nombres iniciales de los restantes fueron *Veloz*, *Audaz*, *Rápido*, *Galicia* y *Marqués de Molíns*.

El *Temerario*, prototipo de la serie, se lanzó en Cartagena el 28 de octubre de 1889, verificando las pruebas, totalmente satisfactorias, el 17 de noviembre de 1891.

La quilla del *Veloz* se puso en La Carraca el 1 de diciembre de 1887, pero mediada su construcción, y por Real Orden del 8 de marzo de 1889, se cambió su nombre por el de *Nueva España*, aplicándole los donativos recibidos de la colonia española en Méjico para la construcción de un buque de guerra que llevase dicho nombre. El barco desplazaba 630 toneladas, 59 más que sus compañeros de serie, efectuándose la botadura el 8 de noviembre de 1889.

Durante 1891 se lanzaban en La Graña los *Marqués de Molíns*, *Galicia* y *Rápido*, aunque por otra Real Orden del 4 de agosto de 1892 se rebautizaba este último con el nombre de *Vicente Yáñez Pinzón*, y el *Audaz* pasaba a llamarse *Martín Alonso Pinzón*, siendo su puesta a flote cinco días después, es decir, el 9 de agosto, en La Carraca.

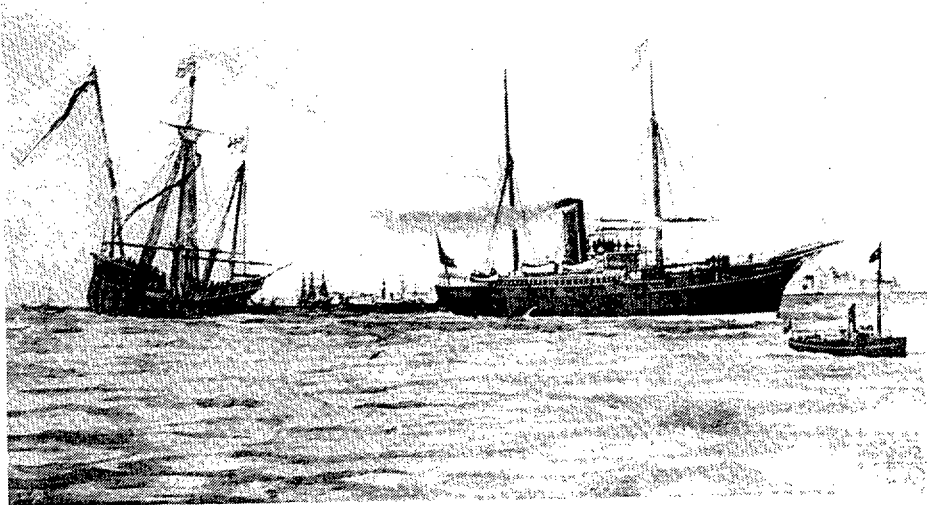
La nueva nomenclatura se dispuso en homenaje a los hermanos Pinzón, con motivo de los actos conmemorativos del IV Centenario del Descubrimiento de América, realizados con la reconstrucción arqueológica, hecha para tal ocasión en La Carraca, de la nao *Santa María*, según proyecto y planos del general de Ingenieros de la Armada D. Casimiro Bona, en colaboración con el insigne marino e historiador D. Cesáreo Fernández Duro y el pintor restaurador del Museo Naval de Madrid D. Rafael Monleón.

La reproducción de la *Santa María* quedaba lista el 28 de julio de 1892, a los noventa y cinco días de su puesta de quilla, zarpando el 31 de Cádiz hacia Huelva, remolcada por el vapor de la Compañía Trasatlántica *Joaquín del Piélago*, que adquirió notable relieve en aquellos días; acompañados por una nutrida representación de buques de guerra nacionales y extranjeros, reunidos en aguas onubenses, en la magna revista naval del día 3 de agosto, fecha del Centenario, con un total de 31 buques, 13 de los cuales eran españoles, para rendir honores a la nao Capitana de Colón.

En tan solemne ocasión, *La Ilustración Española y Americana*, importante publicación de la época, comentaba: *El «Joaquín del Piélago», remolcando a la «Santa María» a su ida a Huelva, conduciendo a las corporaciones el día de la fiesta, yendo y viniendo después por los almirantes extranjeros, ha contribuido como ningún otro buque, de guerra o mercante, a la celebración del acto más importante del Centenario.*

Dicho vapor, con casco de acero, fue el primer buque construido en la factoría de Matagorda, entonces propiedad de la Trasatlántica, habiendo sido lanzado al agua, en la bahía gaditana, el 9 de mayo de 1891, para entrar en servicio en el mes de marzo siguiente destinado a la línea regular Cádiz-Tánger.

Tenía 63,50 metros de eslora total, 8,53 de manga y 6,56 de puntal, con un peso muerto de 525 toneladas y un desplazamiento máximo de 1.204,



El vapor *Joaquín del Piélago*, remolcando a la nao *Santa María*. De *Revista de Navegación y Comercio*, 31 de julio de 1892.

para un calado de 4,57 metros. Montaba una máquina alternativa de triple expansión de 1.256 caballos, construida en el Arsenal Civil de Barcelona, que le proporcionaba un andar de 14 nudos.

Durante los luctuosos acontecimientos de 1898, el *Joaquín del Piélago* fue requisado por la Marina de guerra, formando parte de la Escuadra de Reserva del almirante Cámara, pero antes de llegar a Suez se le ordenó el regreso a la península; asignándole como misión específica la vigilancia del estrecho de Gibraltar, mucho más apropiada, debido al buen andar del barco y al perfecto conocimiento de la zona por parte de su tripulación.

Después volvió a su antiguo destino, confirmando el prestigio adquirido en su primera etapa, e incluso fuera de nuestro país se le conceptuaba como un *pequeño paquebote de mil toneladas, admiración de todos los marinos*.

Por sus buenas cualidades técnicas y marineras, el *Joaquín del Piélago* fue un digno precursor del auge que las construcciones navales españolas alcanzarían en nuestro siglo, merced a la ley de Escuadra de 7 de enero de 1908, durante el gobierno de D. Antonio Maura, estando en posesión de la cartera de Marina D. José Ferrándiz, y la subsiguiente puesta a punto de nuestros astilleros con la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval, que sentaron las bases de nuestro progreso.

Sin pretender ser exhaustivo, creo que ha sido útil recordar los intentos, avances y consecuciones logrados en el campo de la arquitectura naval del pasado siglo bajo el punto de vista del buque considerado como una unidad con personalidad propia, independientemente de su definición como barco de guerra o mercante, puesto que ambos se beneficiaron, mutuamente, de las innovaciones propias y características de cada tipo; y porque, además, fue el desarrollo de la Marina mercante el que trajo consigo el progreso del buque de guerra.

LA EVOLUCION DEL BUQUE EN EL SIGLO XIX Y SU REPERCUSION...

BIBLIOGRAFIA

- ALLAN, Ian: *History of Ships*. London, 1974 y 1975.
- ARCHIBALD, E. H. H.: *The Wooden Fighting Ship in the Royal Navy ad 897-1860*. London, 1972.
- BAISTROCCHI, Alfredo: *Arte Naval*. Ferrol, 1924.
- CARRERO BLANCO, Luis: *Cinemática Aeronaval*. Madrid, 1941.
- CLARK, George R. y otros: *Histoire de la Marine des Etats-Unis*. París, 1930.
- COMISIÓN AROUEOLÓGICA: *Memoria de la reconstrucción de la nao «Santa María»*. Madrid, 1892.
- CHABAUD-ARNAULT, C.: *Histoire des Flottes Militaires*. París, 1889.
- DUNN, Laurence: *Ships. A picture history*. London, 1970.
- ESTKANY, Jerónimo: *Narciso Monturiol y la navegación submarina. Juicios críticos (...)*. Barcelona, 1915.
- FARIÑA, F.: *Historia de la Navegación*. Madrid, 1950.
- FERNÁNDEZ Y RODRIGUEZ, G.: *Construcción Naval*. Madrid, 1887.
- FIGUIER, Louis: *Armes de Guerre et Batiments Cuirassés*. París, 1870.
- GAVALDA Y CABRÉ, José María: *Elegía a los veleros*. Madrid, 1950.
- GIBSON, Charles E.: *La historia del barco*. Buenos Aires, 1953.
- GROPALLO, Tommaso: *Il Romanzo della Vela*. Milano, 1929.
- GUARDIA, Ricardo de la: *Cronicón de la Marina Militar Española*. Madrid, 1921.
- GUILLÉN, Julio: *Historia Marítima Española*. Madrid, 1961.
- HAFFNER, L.: *Cent Ans de Marine de Guerre*. París, 1931.
- LA RONCIERE, Charles de; CLERK-RAMPAL, G.: *Histoire de la Marine Française*. París, 1934.
- LAIRD CLOWES, G. S.: *Sailing Ships*. Science Museum. London, 1932.
- LANDSTRÖM, Björn: *El Buque*. Barcelona, 1964.
- LE MASSON, Henri: *De La Gloire au Richelieu*. París, 1946.
- MARTÍN LÓPEZ, José: *Acorazados*. Madrid, 1972.
- MONTURIOL, Narciso: *Ensayo sobre el arte de navegar por debajo del agua*. Barcelona, 1891.
- REVISTA GENERAL DE MARINA: Tomos XX y XXI. Madrid, 1887.
- REVUE MARITIME ET COLONIALE: Tomo I. París, 1861.
- SALAS, Javier de: *Acciones navales modernas. 1855-1900*. Madrid, 1903.
- SAUVAIRE JOURDAN, A.: *La Marine de Guerre*. París, 1910.
- SPENCER, J. A.; GREELEY, H.: *Historia de los Estados Unidos*. Barcelona, 1870.
- VILLAAMIL, F.: *Viaje de circunnavegación de la corbeta «Nautilus»*. Madrid, 1895.
- WILSON, H. W.: *Los acorazados en acción*. Madrid, 1932.



# Regimiento de Nauegació

Contiene las cosas que los pilotos han de saber para bien nauegar: y los remedios y auisos que han de tener para los peligros que nauegando les pueden suceder.

Dirigido a la Real Magestad del Rey don  
 Phelipe nuestro Señor.

Por el Maestre Pedro de medina vezino de Seuilla.

# MENDEZ NUÑEZ EN EL PLATA

Miguel Angel de MARCO  
de la Academia Nacional de la Historia  
de la República Argentina

El 17 de enero de 1847 fondeaba en la rada de Montevideo, después de cuarenta y cuatro días de navegación, el bergantín *Volador*, que venía a ocupar el puesto del *Héroe*, cuyas laceraciones le obligaban a regresar a España. Este buque, junto con la vetusta fragata *Perla*, había arribado un año y tres meses antes para constituir la Estación Naval de Su Majestad Católica en el Río de la Plata, en momentos en que la situación de los países bañados por sus aguas era difícil y comprometida. En efecto, una cruda guerra civil enfrentaba, en la Argentina y en el Uruguay, a *unitarios* y *colorados*, por una parte, y *federales* y *blancos*, por la otra, complicándose el panorama por la presencia agresiva de una escuadra anglofrancesa que apoyaba al gobierno encerrado tras las murallas de Montevideo, sitiada por las fuerzas del *presidente legal* del Uruguay, general Manuel Oribe, a quien respaldaba el dictador Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires y encargado de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina.

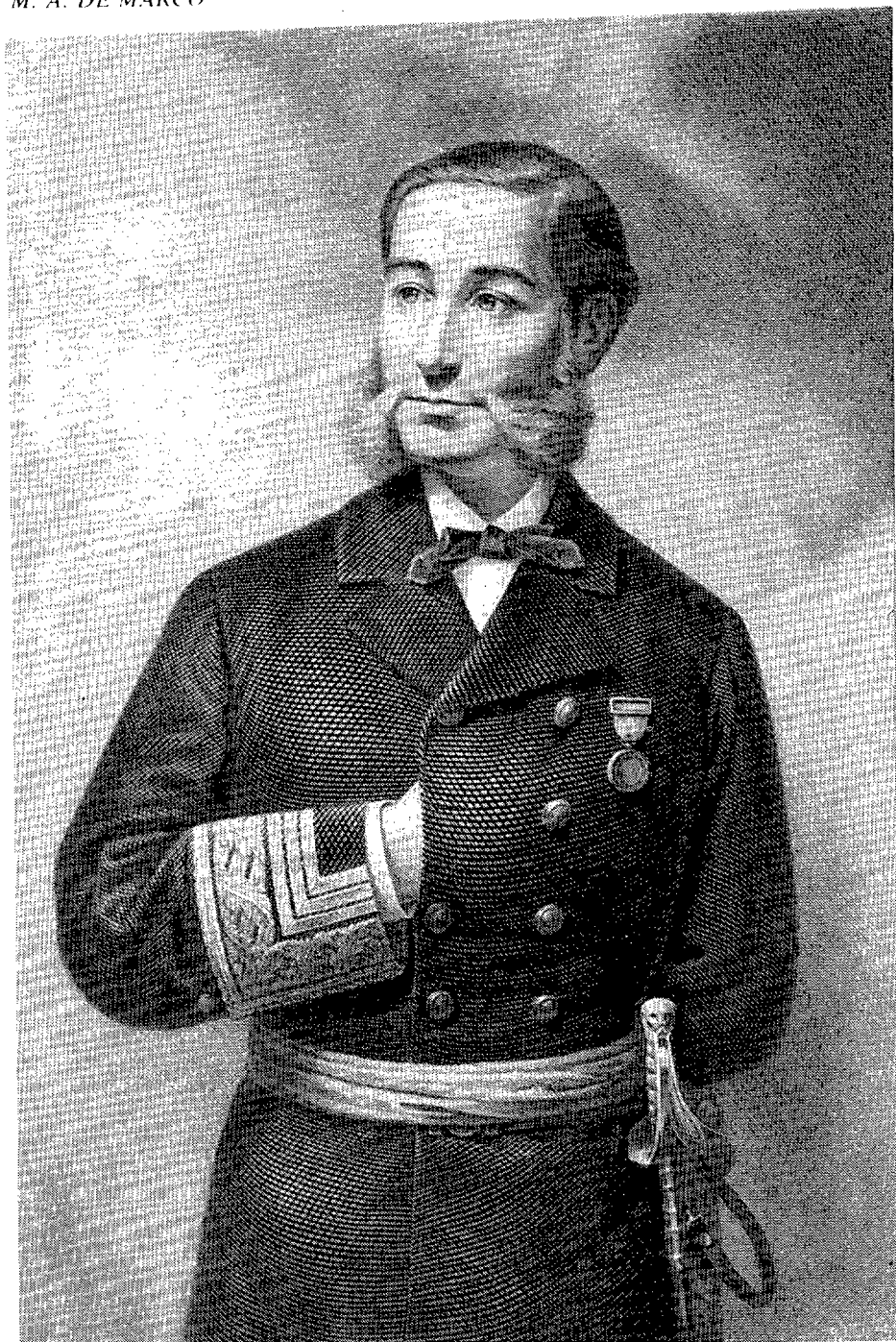
Desde el 20 de octubre de 1845 hasta entonces, el jefe de la Estación Naval española, capitán de navío Antonio Estrada y Guiral; el segundo de la *Perla*, teniente de navío Patricio Montojo, y el comandante del *Héroe*, teniente de navío José de Dueñas, habían cumplido diferentes misiones con el propósito de salvaguardar la vida y bienes de los súbditos residentes en la Argentina, como de quienes se hallaban en el ejército de Oribe. En el primer caso, sus gestiones no habían logrado el éxito, y en el segundo se habían encontrado con la renuencia de los españoles que acompañaban al jefe del ejército sitiador a abandonar las armas y acogerse a la protección del pabellón de su patria, representada por el encargado de negocios don Carlos Creus (1).

## El alférez de navío Méndez Núñez.

Venía, pues, el *Volador* a desempeñar su comisión en países agitados, y su comandante, teniente de navío ascendido a capitán de fragata durante

---

(1) Sobre el arribo y permanencia de los buques de Su Majestad Católica en el Plata, como también acerca de las misiones que sus oficiales y comandantes cumplieron en dichos países, del mismo modo que sobre la acción de sus diplomáticos, véase nuestro libro *La Armada Española en el Plata (1845-1900)*. Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina, 1981. 477. 16 páginas ilustradas, *passim*; add. Isidoro J. Ruiz Moreno. *Relaciones Hispano-argentinas*. Buenos Aires, 1982.



D. Casto Méndez Núñez. Colección Fernández Duro. (Museo Naval. Madrid.)

su permanencia en ellos, Federico de Santiago y Hoppe, debió hacerse a la idea de ocupar un destino arriesgado mientras se prolongara su estancia en el Plata. Contaba, empero, con dos factores a su favor: la nave estaba en el apogeo de su gallardía —había sido botada en 1845, en Pasajes, y concluida de armar en El Ferrol, con doce cañones de 32 (2), y llevaba entre sus oficiales de guerra a alféreces de navío de la distinción de quien, con el tiempo, sería una de las glorias de la Armada española: Casto Méndez Núñez.

El joven marino, que aún no había cumplido los veintidós años, pues había nacido en Vigo el 1 de julio de 1824, en el hogar de José Méndez Ponce de León y de Tomasa Núñez, ostentaba los méritos adquiridos en una expedición a las islas de la costa de África y la honrosa nota de un ofrecimiento para continuarlos. En virtud de ello se le habían rebajado a cinco los seis años fijados por el reglamento para ascender a alférez de navío. Pero su primera gran experiencia como oficial sería la del cruce del océano para participar en misiones que suponía de peligro, en medio de la guerra civil rioplatense. A bordo le correspondería hacerse cargo de la instrucción de los guardias marinas embarcados, lo que entrañaba una tarea delicada y de singular responsabilidad.

El *Volador* había zarpado de El Ferrol el 4 de diciembre de 1846, conduciendo pliegos para el comandante de la Estación Naval y para el encargado de negocios de Su Majestad Católica en Montevideo. Méndez Núñez se entregó *al estudio y las observaciones astronómicas, siguiendo milla a milla sobre los planos la estela que en pos de sí va dejando el «Volador»*. *Forma los cálculos matemáticos que cree convenientes, confronta sus trabajos con el resultado de los trabajos oficiales, analiza,<sup>2</sup> consulta, observa y procura vencer las dificultades que se oponen a la identidad de los resultados, buscando con laudatorio afán, propio del hombre estudioso, la causa del error que motiva la diferencia de los cálculos* (3).

No hay por qué dudar de las transcriptas aseveraciones, pues corrieron en tiempos en que el prestigio del entonces jefe de la Escuadra del Pacífico había llegado a su cénit, y es de creer que la primera edición de este opúsculo, cuya segunda impresión citamos, estuvo en sus manos y, por tanto, pudo rectificar conceptos erróneos.

(2) Cfr. L. Oyarzábal: *Lista alfabética con datos históricos de los buques que han figurado y figuran en la Armada Española* (inédito), en el Museo Naval de Madrid. El *Volador* presentaba las siguientes características: 115 pies de eslora, 33 de manga, 112 de quilla y 544 toneladas de desplazamiento. Su tripulación, incluida la oficialidad, era de 111 hombres, debiendo montar por reglamento los 122. Así, el *Estado que manifiesta el en que se halla en este puerto en el día de la fecha el bergantín de S. M. nombrado «Volador» del porte de 12 cañones de 32, mandado por el Cap. de Fragata de la Armada Nacional D. Federico de Santiago [...]*, Montevideo, 30 de marzo de 1848, en Archivo General de Marina Alvaro de Bazán, Viso del Marqués (AB), Buques. *Fragata Perla* y otros, 1845-1849.

(3) *Biografía del Excmo. Señor Don Casto Méndez Núñez, jefe de la Escuadra Española en el Pacífico*, Madrid. Establecimiento tipográfico de Eduardo Cuesta. 1867, segunda edición, pág. 15.



Dígase que entre los pliegos que portaba el *Volador* hallábanse los despachos de brigadier del capitán Estrada; las credenciales de comendador de la Orden de Isabel la Católica para Creus, y la cruz chica de la Orden de Carlos III para el secretario de la legislación, coronel José de Zambrano y Viana, *todas estas gracias por el casamiento de la joven reina de España* (4). La recepción de tales distinciones constituyó un motivo de celebración del que participó la colectividad española, muchos de cuyos integrantes combatían en la defensa de Montevideo, no obstante haberles otorgado el encargado de negocios su carta de ciudadanía para evitar que prestaran el servicio de las armas.

Méndez Núñez, al igual que sus compañeros, participó en la expedición que realizó el *Volador* a los puertos de Maldonado y la Colonia, con el fin de averiguar si los súbditos de Su Majestad Católica *disfrutaban o no de todas las franquicias y exenciones de que están en posesión los demás extranjeros*. Así era, en efecto, y bien pudo decir el comandante del bergantín que los padecimientos que soportaban no eran mayores que los del resto de los extranjeros, y se debían a las circunstancias de la guerra. Las protestas que habían inducido al representante diplomático y al brigadier Estrada a despachar al *Volador* eran *exageradas o más bien faltas de fundamento* (5).

También realizó el joven marino algunas salidas al río de la Plata para ejercicios de tiro, pero no pudo conocer los grandes ríos Paraná y Uruguay, en razón del calado de la nave y de las alternativas de una guerra que se hacía cada vez más cruenta.

Si bien el *Volador* estaba fondeado en la rada de Montevideo junto con la *Perla*, en no pocas ocasiones su comandante y oficiales pernoctaban en la ciudad sitiada, participando en las pocas tertulias que permitía la constante alerta del vecindario. Años más tarde podría Méndez Núñez, al volver al Plata con la jerarquía de capitán de navío y luego de almirante, invocar ante los altos dignatarios de la Argentina y el Uruguay, a quienes había conocido en *La Nueva Troya*, como la tituló Alejandro Dumas, una vinculación surgida al calor de comunes riesgos y penurias.

### Regreso a España.

Por Real Orden del 13 de octubre de 1847 (6) se dispuso el relevo de la fragata *Perla* por la *Cortés*, mucho más moderna que aquélla, al mando del capitán de navío José María Quesada, permaneciendo el *Volador* a las órdenes de éste, como parte de la Estación Naval española. La *Cortés* llegó

---

(4) Cfr. Tomás de Iriarte, *Memorias*. La Nueva Troya: 1847. Buenos Aires. Librería y Editorial Goncourt. 1971, tomo XII, pág. 56.

(5) A tal conclusión llegó Creus, comunicándola con fecha 9 de abril de 1847 a sus superiores de la Primera Secretaría de Estado. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España (AMAE), *Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay*, legajo 1.787.

(6) AB. *Buques. Perla...*

a Montevideo en enero de 1848, en momentos en que la situación dentro y fuera de la ciudad se tornaba en extremo difícil. Una cabal expresión de los dramáticos momentos que se vivían la suministra el encargado de negocios de Isabel II en el Uruguay:

*No es decible el terror que reina en esta desgraciada ciudad. No lo he visto igual en las escenas del exterminio de poblaciones enteras que he presenciado en Oriente, y en los acontecimientos deplorables que todos hemos visto en la Península. Cada uno ve en su sombra un asesino, y tal es el pánico que hasta se olvidan los momentos solemnes por que atravesamos por haber empezado las negociaciones de los ministros interventores (7).*

En tales circunstancias, el capitán Quesada halló prudente tomar previsiones, al igual que sus colegas de otros países estacionados en el Plata:

*Los comandantes navales no son los que menos se han preocupado, y el de Su Majestad en estas aguas, con una previsión y celo que mucho le honran, despacha a toda prisa al bergantín de guerra de Su Majestad «Volador» a Río de Janeiro para que traiga de allí, lo más pronto posible, pólvora y el completo de pertrechos de guerra que le faltan para estar pronto en todo acontecimiento (8).*

Y ahí fue el alférez de navío Méndez Núñez, tomando un cada vez más directo contacto con las penurias de la vida en campaña y aprestándose a entrar, junto a su jefe y a sus camaradas, en acción en una disputa que no era propia, en defensa de los intereses de los pocos súbditos de Su Majestad Católica que no se habían mezclado con pareja ferocidad en la guerra civil rioplatense. Pero, al tocar fondo de regreso de la capital carioca, a mediados de abril, se conoció la Real Orden del 27 de febrero por la que se disponía el regreso de la *Cortés* y el *Volador* a Cádiz.

Tamaño decisión, que no se compadecía con la gravedad de los acontecimientos, produjo sorpresa tanto en el encargado de negocios como en el comandante de la Estación Naval, pues, a todas luces, la lucha amenazaba con tornarse más sangrienta aún. Para evitar la alarma de los españoles, Creus hizo circular la versión de que la medida tenía carácter provisional y se vinculaba con la confusa situación internacional originada por los sucesos revolucionarios de Francia.

Sin fuerza para retener las naves, ya listas para la partida, el encargado de negocios consideró un deber el destacar a sus superiores del Ministerio de Estado, *que tanto sus comandantes como oficiales y tripulaciones han observado una conducta decorosa y digna, y se han ganado por su trato comedido y finos modales las simpatías de los naturales y extranjeros. Y*

(7) AMAE. legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 25 de marzo de 1848.

(8) *Ibidem.*

refiriéndose al comandante del *Volador*, y en su persona a los oficiales y tripulantes del buque, manifestó:

*El señor D. Federico Santiago, comandante del bergantín de guerra «Volador», que por ser de más larga fecha su residencia ha tenido más lugar de hacerse conocer a fondo, ha merecido especialmente una especie de predilección de la población española, la cual me ha dirigido una solicitud para que detuviese al «Volador», si fuese posible, a lo que con sentimiento no he podido acceder a causa de las órdenes terminantes que sobre su salida se me habían transmitido por conducto del Ministerio de Marina (9).*

El 28 de mayo, Casto Méndez Núñez contemplaba, por última vez en dieciséis años, la simpática fisonomía de Montevideo, con sus torres y edificios de factura colonial, rodeada de buques de guerra de distintas banderas que, al salir la *Cortés* y el *Volador*, les tributaron el postrer saludo de cortesía lanzando atronadoras salvas.

El retiro de la Estación obedecía, en realidad, al propósito de concentrar la mayor cantidad posible de buques útiles para ponerlos al servicio del Papa Pío IX, arrojado de su sede por Giuseppe Mazzini y sus partidarios, que sostenían la efímera República Romana. Méndez Núñez, tras desembarcar en Cádiz el 4 de septiembre de 1848 y permanecer hasta el 19, zarpó a bordo del *Volador* rumbo a Gaeta, destacándose en la campaña de Italia y recibiendo la medalla mandada acuñar por el Sumo Pontífice.

### **Una personalidad brillante.**

Progresivamente iría afirmando su concepto oficial distinguido y valiente, al mando de naves que, en su mayoría, pasarían a formar parte más tarde de la Estación Naval del Río de la Plata, repuesta en junio de 1851. Así realizaría Méndez Núñez, con el grado de teniente de navío, y en calidad de comandante de la goleta *Cruz*, varios viajes a Tánger, Cipiona, Río Odil y La Habana; luego se embarcaría en la fragata *Isabel II*, para asumir, el 3 de enero de 1854, la titularidad del vapor *Narváez*, y cumplir diferentes comisiones que culminaron con su designación en el puesto de oficial tercero del Ministerio de Marina, lo que por entonces implicaba una intervención destacada en la conducción de la Armada. Esa labor administrativa no le impediría manifestar una vez más sus condiciones intelectuales al traducir la obra sobre artillería naval de sir Howard Douglas, que estimaba de interés para los oficiales españoles.

Como comandante del *Narváez* navegaría por el archipiélago filipino y, tras ocupar interinamente la jefatura del *Jorge Juan*, volvería a aquél para protagonizar, en 1862, ya capitán de navío, una heroica acción en la guerra de Mindanhao, contra los musulmanes. Regresaría a La Habana a fines de 1862, como comandante del *Isabel II*; en enero de 1864 se haría cargo del

---

(9) AB. *Buques. Perla...* Traslado del despacho del ministro de Estado al de Marina. Montevideo, 24 de mayo de 1848.

*Princesa de Asturias*, para partir hacia España con el fin de ocupar la dirección del personal del Ministerio de Marina.

La mención sucinta de tan notable hoja de servicios resulta necesaria para explicar su nombramiento como comandante de la fragata blindada *Numancia*, conduciendo la cual volvería, poco más tarde, al Plata, rumbo al Pacífico, para participar en la injusta guerra a que había lanzado a España la *política de prestigio* de la Unión Liberal.

Sabido es que, a mediados de 1864, la difícil situación entre España y el Perú, generada tiempo antes, había originado la orden de desplazamiento hacia el Pacífico, donde ya se hallaban desde 1863 la goleta *Virgen de Covadonga* y las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, de las de igual clase *Berenguela*, *Blanca* y *Villa de Madrid*, y de la goleta *Vencedora*, a la sazón esta última en Montevideo. La toma de las islas Chinchas, dispuesta por el almirante Hernández Pinzón, había constituido un desgarrador grito para la conciencia americana, que se alzó en defensa de la hermana agredida, y si bien el gobierno español desaprobó dicho acto de fuerza, por otro lado exigió al Perú declaraciones y medidas que afectaban seriamente su decoro. Esto no fue advertido entonces, en aras de un equivocado concepto del honor hispano lastimado, bien que hubo en la Península quienes llamaron la atención acerca de las aciagas consecuencias que tendría para España tan impolítica actitud (10).

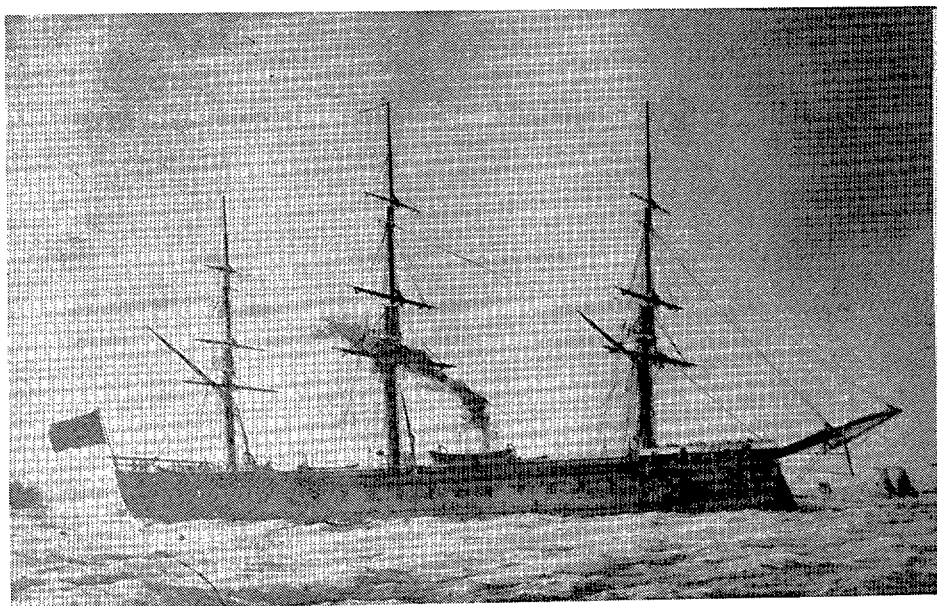
Después de tocar la referida ciudad rioplatense, las naves españolas se incorporaron a la escuadra, que había sufrido la pérdida de la *Nuestra Señora del Triunfo*, víctima de un incendio a bordo, y que desde el 6 de diciembre estaba a las órdenes del almirante José Manuel Pareja.

A estas alturas quedaban pocas posibilidades de avenencia, pues mientras en el seno del gobierno español se abría paso la idea de abandonar toda negociación para decidir el empleo de la fuerza en pro de un *escarmiento* que reflejase su poder y demostrase a las naciones del globo que España no era menos que las demás potencias europeas, en el Perú existía el propósito, compartido por Chile, de *evitar a cualquier precio la deshonra*.

### En el Plata, comandando la «Numancia».

Su Majestad Católica decidió reforzar al máximo su escuadra, y para ello dio orden de alistar a la *Numancia*, construida por cuenta de España, poco antes, en los astilleros Forges et Chantiers de la Méditerranée, de

(10) Exceptuando las publicaciones de la época, en general proclives a pedir el castigo de *un enemigo tan rastroso como cobarde* [sic.], la historiografía española se ha pronunciado con ecuanimidad al analizar la *Guerra del Pacífico*, señalando la desproporción entre la pretendida *ofensa* y el *castigo* lanzado por quienes, desde la plácida penumbra de sus despachos ministeriales, para satisfacer imperativos políticos circunstanciales y minúsculos, no vacilaron en lanzar a tan lejanos mares a quienes, por patriotismo y espíritu de disciplina, no tuvieron otra alternativa que obedecer. Así, por ejemplo, Jerónimo Bécker, *La independencia de América. Su reconocimiento por España*, Madrid, J. Rates, 1929, y, más cercana a aquellos sucesos, la clásica obra de Pedro de Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1882.



Fragata acorazada *Numancia*. Colección Fernández Duro (Museo Naval. Madrid.)

Tolón, y comandada, desde el 24 de septiembre de 1864, por Méndez Núñez, quien, dadas las especiales características de su buque, fue autorizado a elegir a los jefes y oficiales de su dotación.

La fragata reflejaba una nueva etapa de la ingeniería naval, y constituía una novedad con su casco enteramente de hierro, su blindaje, su porte de 7.000 toneladas y su gruesa artillería. No es extraño, pues, que su partida desde Cádiz, el 4 de febrero de 1865, despertase curiosidad e inquietud, ya que debía surcar el océano y probar sus cualidades marineras en la compleja geografía austral, para luego demostrar la eficacia de su armamento en combate.

Méndez Núñez emprendió el itinerario de sus tiempos de alférez, y después de tocar Río de Janeiro, que ofrecía el pintoresquismo de sus bellezas naturales y el boato propio de la sede de una corte imperial, enfiló hacia Montevideo. En la amanecida del 13 de marzo divisó el paisaje, imborrable en su memoria, de la isla de Flores, y el Cerro, en sus años juveniles fuerte de las tropas sitiadoras de Oribe y ahora vigía de la ciudad que mantenía su antiguo aspecto, aunque presentaba los signos de adelanto que le habían dado varios años de activo comercio.

Según el teniente de navío ingeniero Eduardo Iriondo, *toda la noche habíamos navegado en sonda, con la tierra confusa por estribor. Desde Flores se gobernó en demanda de fondeadero, y a mediodía las pesadas anclas de la «Numancia» caían precipitadas desde su altura sobre las aguas del caudaloso río de la Plata, levantando una montaña de espuma que bañó la proa.*

Sigue Iriondo: *Flotaban en las aguas del Plata, en los momentos de la*

*llegada de la «Numancia», multitud de naves de comercio y de guerra, figurando entre las de esta clase las fragatas de las estaciones inglesa y francesa, una división de la escuadra brasileña y los buques españoles bergantín «Galiano», goleta «Wad-Ras» y el vapor transporte «Marqués de la Victoria», mandado por el teniente de navío don Francisco Castellanos y destinado a ser nuestro compañero hasta el Estrecho de Magallanes para llevarnos el repuesto de carbón que necesitábamos para llegar a El Callao sin tocar en ningún otro punto del Pacífico.*

*El calado considerable de la fragata nos obligó a fondear a distancia de seis millas de la ciudad, inconveniente que habíamos de sentir en la mayor parte de los puertos que visitáramos. La lancha de vapor se destinó a remolcar las barcasas del carbón, a cuyo desembarco se dio principio sin pérdida de tiempo, y los paseos a Montevideo se verificaban en las demás embarcaciones a vela.*

*La ciudad estaba sepultada en una atmósfera de profundo dolor y tristeza, porque en el seno de cada familia faltaba un hijo, sacrificado en la reciente lucha que dividió en dos campos a la República; y para mayor desgracia, como si todavía fueran pocos los raudales de preciosa sangre derramada, el país acababa de empeñarse en una guerra extranjera, que amenazaba ser tan larga como desastrosa (11).*

Dígase que, desde principios de 1863, la República Oriental del Uruguay vivía un clima de cruda guerra civil, que alcanzó su punto culminante a fines de 1864 y enero de 1865, con el sitio y toma de la ciudad de Paysandú, defendida hasta las últimas consecuencias por el general Leandro Gómez, leal al gobierno *blanco* y atacada por el general Venancio Flores, caudillo *colorado*, quien contaba con el apoyo de los hombres y la escuadra del Imperio del Brasil. A lo largo de tan difícil proceso, la Estación Naval española había cumplido un papel muy importante, mediante las comisiones de las goletas *Vencedora*, *Africa* y *Wad-Ras*, la humanitaria acción de cuyos comandantes y tripulaciones fue reconocida por los bandos en pugna (12). Recuérdese también que, para aumentar la gravedad de la situación rioplatense, el Paraguay había iniciado operaciones militares en apoyo del gobierno *blanco* uruguayo y contra el Imperio, aliado a los insurrectos, y que el 13 de abril de 1865 llevó la guerra a la Argentina, atacando buques anclados en la ciudad de Corrientes e invadiendo la provincia del mismo nombre, por haberse negado su gobierno a permitir el paso de un ejército que debía invadir la provincia brasileña de Río Grande do Sul.

En tan difíciles circunstancias, Méndez Núñez tuvo ocasión de restaurar el crédito de la oficialidad superior de la Armada española, algo decaído en las aguas del Plata en razón del no muy edificante recuerdo dejado por el almirante Luis Hernández Pinzón, quien había estado en Montevideo y

(11) Eduardo Iriondo, *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata «Numancia»*, Madrid. Biblioteca de Camarote de la REVISTA GENERAL DE MARINA, n.º 2, s/d., pág. 27.

(12) Cfr. nuestro libro *La Armada Española en el Plata...*, cit., pág. 191 a 212.

Buenos Aires desde noviembre de 1862 a enero de 1863, como jefe de la Escuadra del Pacífico. Altanero y arbitrario éste, sencillo y educado aquél, tanto el gobierno como los súbditos de Isabel II hallaron sobrados motivos para ratificar el concepto que otrora habían dejado el brigadier Estrada, el capitán Quesada y otros jefes de Marina.

D. Casto visitó a las autoridades, tomó contacto con el encargado de negocios, que era nuevamente Creus, oyó las cuitas de los comerciantes españoles, siempre dados a exagerar sus pesares y a reclamar el apoyo armado de las tripulaciones españolas, sin animarse a renunciar, como contrapartida, a su inveterada costumbre de inmiscuirse en los problemas políticos del país, cosa natural, por otra parte, si se tiene en cuenta que sus hijos y nietos eran uruguayos. La posición de Méndez Núñez era bien distinta de la que ostentara como alférez de navío del *Volador*; sin embargo, quienes lo recordaban veían ratificadas sus calidades militares y personales.

### Partida hacia el Pacífico.

Un fuerte viento pampero que se desató en los últimos días de marzo, provocó daños a algunas de las naves ancladas en la rada de Montevideo. El *Marqués de la Victoria*, al que se le fue encima una fragata mercante inglesa, sufrió destrozos en la obra muerta de estribor, el tangón y los pescantes de los botes. Para evitar la demora de la *Numancia*, cuya presencia en el Pacífico se estimaba urgente, el transporte fue enviado a la maestranza de buques y del puerto para que se reparasen cuanto antes sus averías.

En el viaje, la fragata había quebrado una de las válvulas de bronce de sus condensadores. Correspondió al súbdito español Ignacio Garigorri efectuar con rara precisión el arreglo, a pesar de que no contaba sino con hornos y moldes precarios. Finalmente, el 2 de abril se inició la imponente marcha de la nave en demanda del mar. Seguida por el *Marqués de la Victoria* y la *Wad-Ras*, que conducía un práctico, la *Numancia* saludó la insignia de cada almirante extranjero con trece cañonazos y recibió igual respuesta en honor del comandante español.

La navegación se hizo penosa, pues la fragata poseía máquinas de gran potencia que le obligaban a moderar su marcha para que no se le separase el transporte que, lanzado a todo vapor, apenas alcanzaba las siete millas. En el estrecho se perdió de vista, mas el 15 de abril, en Puerto Hambre, fondeó junto a aquélla. Tres días después, la *Numancia* tocó Valparaíso, y el 5 de mayo se unió en El Callao a la escuadra del almirante Pareja.

La situación en el Pacífico había ido agravándose ostensiblemente, sin que hubiese contribuido a morigerarla —antes bien, agravándola— la firma del tratado Vivanco-Pareja, considerado humillante por la opinión pública peruana e insuficiente por España. Las desinteligencias entre el representante diplomático de Su Majestad Católica, Tavira, y el almirante Pareja aumentaron, pues mientras aquél buscaba una solución pacífica, involucran-

do a Chile, que había dado las explicaciones requeridas acerca de su adhesión a la causa peruana, éste ansiaba una reparación en la que fuese puesto en juego el poderío de la escuadra: *No podía yo imaginar que, reunidas en estas aguas las fuerzas navales más imponentes que desde su descubrimiento las han surcado, se pudiesen dejar de pedir a los gobiernos de los países cuyas costas bañan esas aguas, las reparaciones por su manejo para con la monarquía española.*

La vuelta al poder en España de la *Unión Liberal* anuló toda posibilidad de arreglo. Tavira fue reemplazado en las gestiones diplomáticas por Pareja, quien recibió el cometido de obtener declaraciones explícitas sobre cada uno de los agravios que se habían manifestado al gobierno chileno, y el saludo del pabellón real con una salva de veintiún cañonazos, con la advertencia de que si no se procedía de ese modo, el almirante debía declarar rotas las relaciones y dirigir un ultimatum. Si éste era desatendido, debía bloquear todos los puertos chilenos, impidiendo el comercio marítimo en Valparaíso, la extracción de combustibles por Lota y la exportación de cobre por Caldera. Si transcurrido otro mes no se recibían satisfacciones, debían llevarse adelante las hostilidades. Chile declaró que prefería los males de una guerra antes que la humillación. Y el bloqueo se convirtió en conflicto abierto, sin que prosperase el ofrecimiento de mediación de la República Argentina, cuyo presidente, el general Bartolomé Mitre, aun cuando se sentía ligado a Chile y al Perú por estrechos sentimientos americanistas, también estimaba que su país no podía descuidar sus buenas relaciones con las naciones de Europa.

No opinaba así el comandante de la Estación Naval española del Río de la Plata, capitán de fragata Manuel Belando y Paz, quien, considerándolo un enemigo acérrimo de su patria, al referirse meses antes al tratado Vivancos-Pareja y a la noticia de que una revolución contra el presidente peruano Pezet había anulado todos sus actos, *especialmente la paz ajustada con España*, consignaría una referencia inverosímil: *Cuando con la mayor reserva se dio esta noticia estaba aquí la «Numancia», y como tengo conocimiento exacto de que el general Mitre, presidente de la República Argentina, suele ocultar las noticias que recibe de las repúblicas del oeste de América y hasta detener la correspondencia particular, lo cual pudiera haber hecho ahora para que modificando sus instrucciones el comandante de la «Numancia», al saber que había sido ajustada la paz, regresara a España y no continuará al Pacífico, privando de esta fuerza a aquella escuadra* (13).

Señalemos, de paso, que haber supuesto a Méndez Núñez capaz de cancelar sus instrucciones basándose sólo en noticias dudosas, entrañaba poseer una equivocada opinión de quien venía precedido de tantos títulos de competencia profesional.

(13) AB, *Asuntos particulares. Estación Naval del Río de la Plata*. Despacho al Ministerio de Marina. Montevideo, 9 de abril de 1865.



### Méndez Núñez asume el mando de la Escuadra.

La perspectiva de comienzo de las hostilidades halló en plena disposición ofensiva a la escuadra, e incluso vio movilizada a la Estación Naval española del Río de la Plata, que se disponía a hostilizar el eventual movimiento de corsarios o la llegada de buques enemigos a sus aguas. Sin embargo, no encontró a la mayoría de los marinos de Su Majestad Católica convencidos de la razón de una guerra que significaba dispendio de recursos y de vidas. En tal sentido, no resulta extraño que muchos de los que contribuyeron en 1868 al derrocamiento de Isabel II hubiesen formado parte de esas naves lanzadas a los peligros del aislamiento y el rechazo más rotundo por parte de naciones que comenzaban a reanudar vínculos estrechos con la Madre Patria y que veían enervados tan buenos propósitos por actitudes anacrónicas e imprudentes.

El 26 de noviembre de 1865 se produjo la captura de la goleta *Virgen de Covadonga* por la corbeta chilena *Esmeralda*, que enarbolaba pabellón inglés y sólo lo arrió después de iniciado el cañoneo contra el buque español. La impresión que éste y otros hechos produjeron en el almirante Pareja enturbiaron su mente y oscurecieron su espíritu, llevándolo al suicidio. Méndez Núñez, que había ascendido a brigadier el 20 de junio de 1865, asumió el mando de la Escuadra el 12 de diciembre.

El 7 de febrero de 1866, las fragatas *Blanca* y *Villa de Madrid* libraron un estéril combate con la escuadra chileno-peruana en los esteros de Abtao y se aprestaron a bombardear, junto con el resto de la escuadra española, a la indefensa ciudad de Valparaíso. El ataque tuvo lugar después de fracasar el intento del jefe de las fuerzas navales norteamericanas, estacionadas en ese puerto, de avenir a las partes. En la notificación enviada el 27 de marzo al gobernador de Valparaíso, Méndez Núñez le había pedido que señalara con banderas blancas los hospitales y establecimientos benéficos, para que no se apuntase sobre ellos la artillería. La población se había retirado, observando desde las cercanías, ese aciago 31 de marzo, cómo las bombas destruían los edificios públicos y las casas particulares.

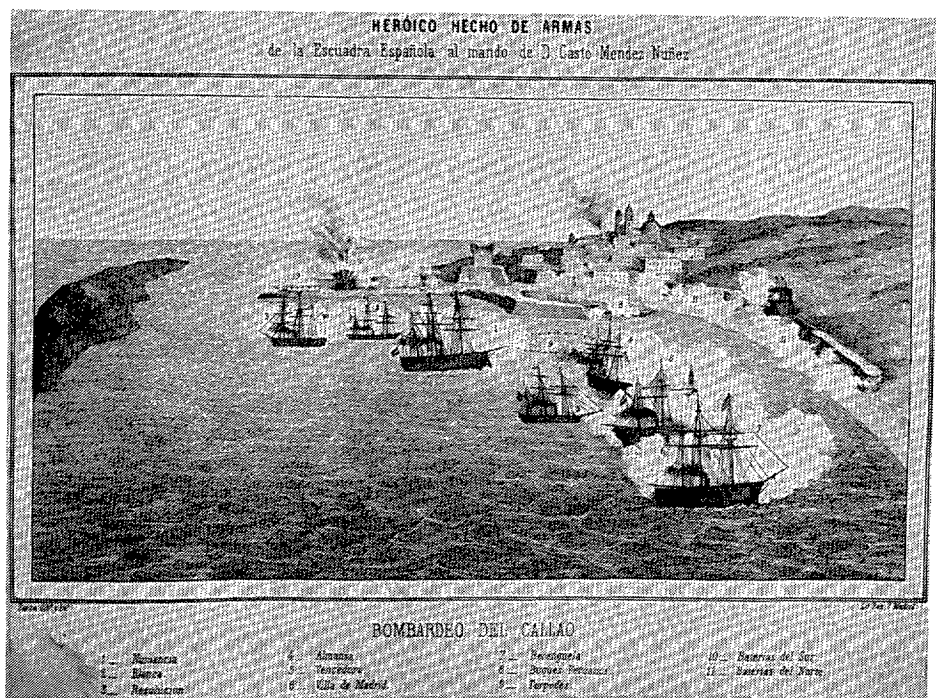
El almirante español excluyó de la operación a la *Numancia* para que no estrenara sus cañones en un ataque que no recibiría respuesta.

Bien expresa Novo y Colson que el ataque a Valparaíso *fue un acto cuyo recuerdo debe entristecer siempre a la marina española*, y agrega: *Tengo la creencia (originada por los juicios que acerca del bombardeo he hallado en los diarios de campaña pertenecientes a los oficiales de aquellos buques) de que hubiera preferido nuestra escuadra batirse contra fuerzas tres veces superiores a cumplir el dolorosísimo deber de castigar a la República en la única forma que no podía hacerlo; como no dudo que un pueblo tan noble y heroico como el de Chile debe lamentar los equivalentes casos en que incurrió en circunstancias de su última guerra con el Perú (se refiere al bombardeo de la plaza indefensa de Pisagua) (14).*

(14) Así lo expresamos en nuestro ya citado libro, pág. 227.

El 2 de mayo de 1866 se estremecieron al unísono el océano y las selvas sudamericanas: mientras las naves españolas y las baterías del Perú luchaban con arrojo en El Callao, argentinos y orientales libraban un sangriento combate contra el ejército paraguayo en Estero Bellaco, infligiéndole considerables bajas (14).

A las 11.50 de ese día, la *Numancia* lanzó un proyectil que fue a estallar en medio de las banderas izadas en la fortaleza. A este primer disparo contestaron dos descargas nutridísimas, y espesas lluvias de hierro cayeron sobre los buques y sobre El Callao. Roto el fuego por todas las baterías de



Colección Fernández Duro. (Museo Naval. Madrid.)

tierra y por todas las flotantes, trocóse de súbito el tranquilo paisaje en imponente y magnífico. Interminables truenos, rojas llamaradas, vibrantes y metálicos silbidos, choque sonoro de hierro contra granito y sobre maderas, y ruidosas explosiones de incendiados proyectiles, todo envuelto en un denso humo que, al ascender, parecía modelar el genio de la guerra aspirando sonriente el olor de la pólvora y las emanaciones de la sangre (15).

Así recuerda el teniente de navío José Pardo de Figueroa, oficial de la *Numancia*, la finalización del combate: A las cinco horas de fuego ya casi no contestaban las baterías enemigas. Noticióse esto al herido almirante, el

(15) Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, cit., pág. 453.

cual dijo al oficial comisionado para ello: «¿Están los muchachos contentos?» «Sí, señor —contestó el oficial—, todos estamos contentos.» Y Méndez Núñez añadió: «Ahora sólo falta que en España queden satisfechos de que hemos cumplido con nuestro deber. Diga usted a Antequera (que estaba al mando de la nave insignia) que cese el fuego, que suba la gente a las jarcias y que se den los tres vivas de ordenanza antes de retirarnos» (16).

El mismo Pardo resumiría en carta a su familia el denodado comportamiento de la Escuadra con estas expresivas palabras: *Nadie más que los marinos españoles se han batido en buques de madera contra cañones de a quinientos, y tanto ha admirado a los marinos ingleses, franceses y americanos que presenciaron el combate. Y si España, dudando un momento de sí misma, dudó injustamente de nosotros, sepa hoy que sus marinos, a tres mil leguas de la patria, sin recursos en esta costa enemiga, sin más municiones que las embarcadas, economizando galleta y una libra de carbón, han sabido sobreponerse a tantas penalidades y mostrar una vez más que somos españoles sobre todo* (17).

Después del combate, Méndez Núñez ordenó el regreso, disponiendo que una parte de la Escuadra del Pacífico volviese por ese océano, y otra lo hiciera por el Atlántico. La *Numancia*, la *Berenguela* y la *Vencedora* enfilaron hacia Otahití, donde llegaron con sus tripulaciones diezgadas por el escorbuto. La división, a las órdenes de D. Casto, compuesta por la *Villa de Madrid*, la *Blanca*, la *Resolución* y la *Almansa*, que había llegado justo para participar en el combate del 2 de mayo, se dispuso cruzar el cabo de Hornos para dirigirse a Río de Janeiro. Le aguardaba, en el Plata, la acre oposición de la prensa y la hostilidad de quienes, indignados por los bombardeos de Valparaíso y El Callao, sentían pesar sobre sus corazones la violencia de un penoso agravio a la causa americana. Como contrapartida recibiría el respaldo de la colectividad española, que, para contrarrestar las manifestaciones de rechazo, publicaría su adhesión en *La España*, editada en Buenos Aires por Benito Hortelano, y daría a la prensa una *Corona Poética* dedicada a *La Marina Española en el Pacífico*, cuya portada reprodujo en parte la litografía que publicó ese mismo año 1866 en Madrid *El Museo Universal*.

### El comando de la Estación Naval del Río de la Plata.

Los buques lanzados en demanda del Atlántico sufrieron intensamente. La *Villa de Madrid* navegó a la vela durante casi todo el tiempo, y tuvo que manejar su aparejo con sólo 24 hombres, pues bajo su cubierta yacían otros 382, hinchados por el escorbuto: 26 debieron ser arrojados al mar. La *Blan-*

(16) *Ibidem.*, pág. 478.

(17) Cfr. Rafael Olivar Bertrand, *La vuelta al mundo en la fragata Numancia. Cartas crudas, gordas y caladizas de José Emilio Pardo de Figueroa*, en Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1954, volumen XI, pág. 67.

ca registró 300 enfermos y 26 bajas, mientras la *Almansa*, por ser la última en entrar en campaña, soportó mejor el frío y la desnutrición. En cuanto a la *Resolución*, perdió en un temporal el timón y el codaste exterior, quedando a merced de los vientos y las olas y careciendo de contacto con las demás fragatas, que llegaron a Río de Janeiro el 29 de junio.

La capital del Imperio parecía a Méndez Núñez el sitio más apropiado para reparar fuerzas y cortar el paso a los adversarios si, como se temía, intentaban atacar las posesiones españolas del Caribe. Pese a las advertencias de Madrid, esto último resultábale poco menos que imposible, pues si bien tenía noticias de que navegaban en los mares del sur la fragata *Independencia* y el monitor *Huáscar*, ambos blindados, recientemente adquiridos por el Perú en Europa, era difícil que dichos buques intentasen una operación como la que temía el gabinete español. En cambio, no lo era tanto que dieran cuenta de la *Resolución*, sobre cuyo destino nada se sabía aún.

Desde Río de Janeiro el almirante debió adoptar enérgicas medidas para disciplinar a la Estación Naval del Río de la Plata, cuya indefensión en caso de un ataque era total en razón de sus escasas fuerzas —el vapor *Colón* y las goletas *Wad-Ras* y *Consuelo*— y del alarmante desorden en que se hallaba bajo las órdenes del capitán de navío Francisco de Paula Navarro, cuyo desempeño dejaba bastante que desear (18), a punto tal que venían registrándose desertiones entre la marinería y los oficiales de mar. Alarmado escribía Méndez Núñez al ministro de Marina, que, leyendo las copias de las cartas que le remitieran Creus y Navarro sobre la referida situación, *se enterará V. E. del espíritu que reina en los buques que componen aquella y que tan grande contraste forma con el que domina en los que componen esta escuadra. Aunque no tengo facultades absolutas sobre aquellas fuerzas, por un deber de patriotismo me he creído en el deber de dar al señor mayor general de esta Escuadra las instrucciones que tengo la honra de acompañar (...). Al mayor general he prevenido, además, verbalmente que si lo juzga necesario disponga el cese en el mando y pase a la Península del jefe de aquella Estación, y como en ella sólo quedarán dos goletas hasta el regreso del «Colón», que iba a partir a las Malvinas para auxiliar a la «Resolución», que allí se encontraba reparando el timón, tarea que correspondió al teniente de la Armada Cecilio Lora, quien obtuvo un resultado sorprendente dados los escasos medios con que contaba, después de 440 horas de labor, se encargaría interinamente el comandante más antiguo. No creo, sin embargo, que llegue este último caso.*

Conceptuaba ridícula, más adelante, *la suposición de que nuestros enemigos se atrevan a presentarse en el Atlántico en fuerza que los haga temibles, tanto porque no tienen elementos para ello, porque con los blindados no creo que se atrevan nunca a repasar el estrecho, como porque carecen de medios para sostener la guerra fuera de sus costas.*

(18) En nuestro libro *La Armada Española en el Plata...*, ofrecemos detalles al respecto, pág. 221 y siguientes.

*En cuanto a corsarios, no tengo la menor noticia de que exista ninguno en estos mares, y es muy de sentir que los españoles radicados en estos países, y en quienes predomina más el interés que el patriotismo, sean los primeros en difundir una falsa alarma y en dar entero crédito a las patrañas que les cuentan nuestros astutos enemigos (19).*

Apenas recibido el despacho del comandante de la Escuadra, la reina autorizó la aplicación de *los correctivos necesarios para moralizar dichas fuerzas, levantar su espíritu y ponerlas en condiciones de que si llegase el caso puedan corresponder dignamente a lo que de ellas tiene derecho a esperar la nación y el cuerpo a que pertenecen.*

Antes de llegar a manos del ministro de Marina las reflexiones de Méndez Núñez consignadas más arriba, se había dispuesto el regreso del capitán Navarro a la Península, y su reemplazo por el capitán de navío José Oreiro y Villavicencio, quien partió de inmediato y asumió el cargo el 1 de octubre de 1866, por poco tiempo, como se verá en seguida.

En efecto, la reina había concedido amplias atribuciones a Méndez Núñez, a quien se le manifestaba que mientras estuviesen las fuerzas en el Atlántico, *no sólo es innecesaria, sino hasta inconveniente la Estación Naval del Plata por el escaso porte de los buques que la componen*, motivo por el cual debía incorporársela a la Escuadra, aunque manteniendo la consignación de la que gozaba para que la utilizara el almirante en la forma en que lo estimase más conveniente.

Con ello se veían aumentadas las responsabilidades de D. Casto, quien, *además de todos sus cometidos, quedaba encargado de la protección de nuestro comercio y nacionales en las repúblicas del citado río, para cuyo efecto tomará todas las disposiciones que estime oportunas, disponiendo los correspondientes cruceros y destacando periódicamente a las aguas del mismo uno o más buques de porte, según exijan las circunstancias.*

También se le ordenaba entenderse con los ministros residentes en Buenos Aires y Montevideo en todo lo que se refiriera al mejor servicio encomendado (20). La disposición se cruzó con una nota del comandante general de la Escuadra en la que se avisaba recibo de la decisión de su gobierno de que volviesen a la Península las fragatas *Villa de Madrid, Blanca y Resolución* por el mal estado en que se hallaban, y que permaneciera en Río de Janeiro la *Almansa*, aguardase a la *Navas de Tolosa* y a la *Concepción*, que marchaban a reunírsele, y que no efectuara otras operaciones que las necesarias para proteger los buques mercantes espa-

---

(19) *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1967)*, Madrid, Museo Naval, 1966, tomo II, pág. 167. Río de Janeiro, 22 de julio de 1866.

(20) *Ibidem.* Del ministro de Marina a Méndez Núñez. Madrid, 23 de agosto de 1866. Archivo General de la Administración Civil de Alcalá de Henares (AGACAH), Archivo de la Embajada de España en la Argentina, Estación Naval (1865-1898), cajón n.º 2, legajo 18. De Méndez Núñez al ministro residente en la Argentina. Río de Janeiro, 23 de septiembre de 1866.

ñoses, asegurando su recalada en el Plata. Expresaba Méndez Núñez que era indispensable contar con un buque blindado, cuanto menos, para noviembre, y, con relación a las características de los de la Estación Naval, aseveraba: *Son inútiles para el objeto que se desea, y si ha de seguir dicha Estación, debe ser formada por uno o dos con cañones de grueso calibre, los cuales desempeñarían perfectamente cualquier comisión que se les diese.* El encargado de comandarla debía ser un jefe enérgico y disciplinario, que corte de raíz los abusos introducidos en el sistema de organización y sepa mantener a raya las pretensiones de los residentes españoles de mezclarse en asuntos de la interioridad del servicio (20).

La preocupación por la reanudación de las hostilidades continuaba. El 7 de agosto, Méndez Núñez había recomendado al comandante de la Estación Naval que vigilase al vapor norteamericano *Cherokée*, que había salido desde Río de Janeiro con seis cañones y municiones. Si bien se afirmaba que su destino final era California, el almirante temía que las armas fuesen para los gobiernos de Chile o Perú y que en algún puerto argentino, alejado de la vigilancia de las autoridades, se lo armase en guerra. Por su parte, el gobierno de Su Majestad, en la creencia de que podían continuar las operaciones, comunicó a Méndez Núñez que se habían adquirido en los Estados Unidos dos monitores de hierro de dos torres y cuatro cañones de grueso calibre para reforzar la Escuadra de las Antillas, y que se realizaban gestiones para comprar una fragata blindada en Dinamarca. Además, en España estaba lista la *Tetuán* para ser enviada donde se creyese necesario. El almirante debía emitir opinión por si se resuelve llevar la guerra al Pacífico, acerca de las fuerzas, recursos y plan de operaciones que convendría seguir (21).

Pocos días después de enviado ese oficio, se recomendó a Méndez Núñez que vigilara la embocadura del Plata por medio de cruceros cuya duración y oportunidad quedan a su elección, y si V. E. llega a saber de modo fidedigno que las fuerzas navales aliadas han pasado o pasan al Atlántico, queda autorizado para perseguirlas hasta cualesquiera mar a que se dirijan, ya sea el de las Antillas, ya a la Península, confiando Su Majestad en que V. E., con el celo y la actividad que tan acreditados tiene, y penetrado de la importante misión de la Escuadra en esos mares, sabrá frustrar o impedir cualquiera operación que intentaren los enemigos [...]. Aun cuando no haya probabilidades de que pasen al Atlántico las fuerzas navales chileno-peruanas, verifique algunas salidas a la mar y se presente sobre el Río de la Plata, no solamente con el objeto de adiestrar a las tripulaciones en ejercicios militares y marineros que den completa seguridad del perfecto estado de los buques, sino para hacer patente que la Escuadra de su mando se encuentra

(21) *Documentos...*, tomo II, pág. 183. De Méndez Núñez al comandante de la Estación Naval y al ministro residente en Buenos Aires. Río de Janeiro, 7 de agosto de 1866; add. AGACAH, legajo citado. De Navarro al ministro residente. Montevideo, 20 de agosto de 1866.

*en disposición de emprender nuevas operaciones y de hacer frente a cualquiera tentativa que proyecte el enemigo* (22).

Al recibir instrucciones concebidas con tanta desaprensión como ligereza, D. Casto, sin reprimir su contrariedad, respondió el 9 de octubre de 1866 que apenas despachase a la *Resolución* y regresase la *Navas de Tolosa*, que había salido a la mar, enfilaría con toda la *Escuadra* rumbo al Plata.

*Debo, sin embargo, hacer presente a V. E. que a mi entender, el verdadero punto estratégico para la Escuadra es el Janeiro, pues estando ella aquí no es posible que el enemigo pase sin su noticia, pues ya sea en Montevideo, Santa Catalina o Janeiro habrá de proveerse de carbón, mientras que estando sobre el Plata podría muy bien adelantarse directamente a Río de Janeiro y antes de tener yo noticia haberse internado en el Atlántico. Esto es para el caso que tuviesen tal atrevimiento, que yo no puedo creer, pues seguramente sería en su daño. Mi opinión es que no cometerán tal error y todo lo más que podrían hacer sería enviar algún corsario de mucho andar que nos mortifique, a no ser que animados con sus blindados y cañones de gran calibre, se creyesen mucho más fuertes que nosotros, en cuyo caso tal vez lo intentarían, y esta es una de las razones por las que ya tengo manifestado a V. E. la conveniencia de un blindado nuestro en estas aguas, por más que yo crea que con buenos cañones, superior andar y buen gobierno quizá sea preferible un buque ordinario* (23).

El 12 de diciembre, la *Escuadra* fondeó en Montevideo, y dos días más tarde el almirante Méndez Núñez visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay, recibiendo a la vez los saludos de cortesía de sus colegas. En la capital del Plata le alcanzó una **contraorden del Ministerio de Marina** sobre el traslado de la *Escuadra*, según la cual podía permanecer en Río de Janeiro. No obstante, el 7 de diciembre se había vuelto a enmendar lo dispuesto para no disgustar al gobierno del Brasil, a raíz del intercambio de notas entre el ministro de Relaciones Exteriores del Brasil y el ministro residente de España ante la corte imperial, en que aquél pedía un pronunciamiento que asegurase que los buques anclados en la capital carioca no iban a ser utilizados para hostilizar a las naciones del Pacífico, actitud que el gobierno de D. Pedro II vería como *un abuso de su hospitalidad y una violación de la política que adoptó*. Tomando en consideración el tono imprudente y agresivo con que respondió su representante, Isabel II manifestó a Méndez Núñez, a través del Ministerio de Marina, la conveniencia de pasar al Río de la Plata *sosteniendo a la «Consuelo» en Río de Janeiro, que podrá ser relevada en su oportunidad por el «Colón» o por alguna de las fragatas, alejando con esta movilidad todo obstáculo que pueda contribuir a entibiar las cordiales relaciones que existen entre España y el Brasil, robustecidas recientemente por la excelente acogida y demás auxilios y facilidades que ha encontrado allí la Escuadra* (24).

(22) *Ibidem.* Madrid, 4 de septiembre de 1866.

(23) *Ibidem.* Río de Janeiro, 9 de octubre de 1866.

(24) *Ibidem.*, pág. 281. Madrid, 7 de diciembre de 1866.





Pero la *Consuelo* había partido ya hacia España llevando de regreso al capitán Francisco de Paula Navarro. Por otra parte, felizmente para Méndez Núñez, la orden de traslado a Río de Janeiro, señalada más arriba, no había sido cumplida de inmediato, lo cual le evitó un nuevo retorno con los gastos y consecuencias disciplinarias que cada movimiento ocasionaba.

La demora en ordenar el desplazamiento de sus buques se debía a las noticias que había recibido del Pacífico, en el sentido de que la escuadra chileno-peruana se disponía a pasar el Atlántico en son de guerra. Así lo manifestó a sus superiores, expresando que *de otra manera pudiera aparecer y ellos seguramente dirían que la Escuadra huía, siendo así que si se presentan en el Atlántico yo estoy dispuesto siempre a atacarlos cualesquiera que sea su número, clase y fuerza, pues así cumple a la honra de España y a su Marina* (25).

Pero su propósito de mantenerse en el Plata fue enervado por una Real Orden reservada del 24 de diciembre de 1866, que recibió el 1 de febrero de 1867. En ella se le advertía que apenas tuviera noticia cierta de la zarpada de la escuadra adversaria hacia el Plata, se hiciese a la vela rumbo a Cuba con el fin de apuntalar las defensas españolas en las Antillas, cuyas ricas y estratégicas posesiones podían verse gravemente afectadas por un ataque de magnitud. Pese a asentir acerca de la congruencia de la referida orden, el almirante se creía en el deber de subrayar lo sensible que le era *abandonar estas aguas de este modo y al comercio español del Plata, pero ante la responsabilidad gravísima que sobre mí recaería si, dejando de cumplimentar la soberana disposición, resultase algún perjuicio a la isla de Cuba, no me es permitido titubear y, sin embargo, en mi opinión, se desconcertarían todos los planes del enemigo, con más ventaja y más gloria para nosotros si, reforzando esta Escuadra convenientemente, se hubiera situado en el Estrecho de Magallanes con transportes que la surtiesen de víveres, pues así de ningún modo sería posible que el enemigo intentase el paso del Atlántico; pero ya es tarde y, en mi concepto debió haberse hecho para apoyar la mediación, que tal vez entonces hubiese dado algún resultado, sin que sea mi ánimo al manifestarlo otra cosa que expresar una opinión, pues conozco demasiado los pocos recursos con que el gobierno cuenta y la confianza que naturalmente debía tener en la mediación de poderosas naciones* (26).

Poco tiempo después de fondear en La Habana, Méndez Núñez recibiría orden de volver al Plata, y, paradigma del deber, enarbolando su insignia en la *Almansa*, puso proa hacia Río de Janeiro, con destino final Montevideo. Llegó a la capital imperial a principios de agosto de 1867 y, según lo comunicó al ministro residente de España en Buenos Aires, se aprestó a trasladarse al Río de la Plata apenas concluyesen algunos trabajos en los buques (27), lo cual tuvo lugar los primeros días de noviembre.

---

(25) *Ibidem.*, pág. 295. Al Ministerio de Marina. Montevideo, 20 de diciembre de 1866.

(26) *Ibidem.*, tomo II, pág. 304. Montevideo, 1 de febrero de 1867.

(27) AGACAH, legajo citado. Río de Janeiro, 4 de agosto de 1867.

Según expresamos en nuestro ya citado libro, a medida que transcurrían los días, una pregunta atenazaba a oficiales y tripulaciones y laceraba el espíritu del propio comandante en jefe. ¿Qué sentido tenía mantener una escuadra a miles de kilómetros de los puertos de la Península, mientras comenzaban las gestiones diplomáticas para llegar a un arreglo definitivo con las naciones del Pacífico y cuando, tras muchos sacrificios y desventuras, los hombres estaban cansados y los barcos casi deshechos? La defensa de los intereses comerciales españoles en el Plata podía realizarse ventajosamente por medio de una estación bien montada, con menos dispendio y sacrificio, habida cuenta de que los países de la región aún no estaban en condiciones de asegurar del todo su protección en medio de las luchas intestinas que los agitaban, si bien cada vez se veía con menos simpatía la presencia tuitiva de naves de guerra extranjeras. La pregunta hallaba dolorosa respuesta en las noticias que se recibían de España. El régimen de Isabel II daba sus últimos estertores en medio de las escandalosas actitudes de la reina y de la lucha de los partidos, que se había tornado violenta, en pos de una prensa desenfadada y mordaz.

Informado por sus antiguos compañeros, entre ellos el brigadier Topete, de la inminencia de una revolución, Méndez Núñez pensó en pedir el relevo, cosa que hizo poco después. En carta íntima, fechada en Montevideo en abril de 1868, cuyo destinatario se desconoce, luego de agradecer los ofrecimientos que se le habían hecho, aparentemente vinculados con los preparativos para derrocar al gobierno, manifestaba:

*No están los tiempos para proponer reformas por más que aquéllas sean indispensables, limitándome yo a hacer presentes aquellas que sin faltar a mis deberes no podría dejar pasar desapercibidas. Por lo demás, el ceño de los ministros, las contestaciones agrias y las comunicaciones inconvenientes no me hacen mella. A mí se me podrá mortificar, se me podrá maltratar, se me podrá faltar a la consideración a la que acaso podría alegar algún derecho, pero mis convicciones no ceden ante ningún interés propio, y firme en la conciencia del cumplimiento de mis deberes y con fe en el porvenir, no hay ni puede haber ninguna consideración personal que me haga desviar de la senda de los principios de honradez que mis padres me enseñaron y de los que me imponen mi empleo y mi uniforme. Sé perfectamente cuáles son las consecuencias de esta conducta en los actuales tiempos, pero esto es para mí de poca o ninguna importancia. No me importa ser pobre, y si algún día llego a tener hijos y no pueden ser doctores, procuraré que sean zapateros, pero zapateros hombres de bien (28).*

### **Participación en los sucesos del Uruguay.**

La permanencia de Méndez Núñez en Montevideo no se circunscribiría a aguardar el desarrollo de los acontecimientos en la Península. El 6 y 7 de

(28) Cfr. Carlos Ibáñez de Ibero, *Méndez Núñez*, Madrid, Gran Capitán, 1946, pág. 170.

febrero de 1868 tuvieron lugar graves acontecimientos en Montevideo, donde el coronel Fortunato Flores se sublevó contra su padre, D. Venancio, gobernador provisional de la República. Creus diría que los malos instintos de aquel jefe, de sólo veinticuatro años de edad, le venían de la infancia, y que había alcanzado su alto puesto exclusivamente por el influjo paterno. Agregaba el viejo servidor de Su Majestad Católica que la rebelión obedecía al temor de que el general Venancio Flores apoyase las pretensiones presidenciales de algún candidato dispuesto a poner coto a las demasías de su hijo. Lo cierto es que éste obligó al Jefe del Estado a fugarse junto a sus ministros. El de Relaciones Exteriores corrió a las legaciones extranjeras, pidiendo el desembarco de las tripulaciones de sus buques para custodiar la aduana y los bancos.

*El señor comandante general de la Escuadra del Pacífico fue el primero que tuvo noticia de lo que ocurría, por parte verbal que le dio el oficial de esta cancillería don Andrés de Cruces, que se trasladó a bordo a pesar de una fuerte marejada, y de acuerdo con los jefes de las demás estaciones navales procedió con la mayor actividad al envío de fuerzas de su mando que llegaron a las nueve de la noche y cuya permanencia calmó la agitación que se había apoderado de nuestra población por los peligros que corrían sus vidas e intereses.*

Flores logró dominar la ciudad durante la noche del 6 al 7, ocupando la plaza de la Iglesia Matriz, el fuerte San José y otros puntos. Al día siguiente, el ministro residente de Su Majestad Católica reunió al cuerpo diplomático, en su condición de decano, a instancia de las autoridades uruguayas, y dio lectura a una comunicación firmada por Venancio Flores, en la que pedía que las fuerzas extranjeras desembarcadas, en caso de un combate, tomasen una parte activa y material con las tropas del gobierno y a sus órdenes. La solicitud fue apoyada por los encargados de negocios de Italia y Prusia y con algunas reservas y modificaciones por el de Francia, pero tanto el general don Casto Méndez Núñez como yo sostuvimos que el auxilio debía limitarse a la defensa de la aduana, en caso de ser atacada, opinión que fue apoyada por el cuerpo diplomático y sobre todo por don Benigno Gil y Vigil, ministro del Perú, y por el señor Blest Gana, encargado de negocios de Chile, los cuales estuvieron además muy atentos con el comandante general de la Escuadra del Pacífico, en las conversaciones incidentales que ocurren siempre entre individuos que concurren a una sesión.

Esta posición era, obviamente, la más acertada, a la vez que obedecía a una línea de conducta mantenida constantemente por los representantes y jefes navales extranjeros, pues en caso de haberse aceptado la solicitud del gobierno, se habría participado en forma directa en cuestiones internas del Uruguay, lo cual, en el caso de España, resultaba inadmisibile.

Mientras tanto, el mayor general de la Escuadra, que había desembarcado en la mañana del 7, por orden de Méndez Núñez, para obrar de acuerdo con Creus en la multitud de incidentes que podían surgir, intentó en ausencia de éste un arreglo con Flores, arrancándole una propuesta de sumisión bas-

*tante completa, pero que tenía por condición la garantía del jefe superior de nuestras fuerzas y que pareciendo por este motivo humillante para el gobierno no fue admitida.*

La situación se agravó y, para peor, surgió *un conflicto de etiqueta militar entre el almirante francés y el italiano*, debiendo Méndez Núñez desembarcar para superar con su mediación dicha desinteligencia.

Cuando ya se esperaba un enfrentamiento abierto entre el general Flores y su hijo, éste reconoció la autoridad del gobierno a condición de que se expidiesen pasaportes para él y sus oficiales, y que participaran en la tramitación de los mismos Méndez Núñez y Creus. Tal temperamento pareció bien al cuerpo diplomático, y el almirante español ofreció asilo en la escuadra *para evitar todo obstáculo al arreglo*. Al atardecer del 7, nueve oficiales pasaron a la *Navas de Tolosa*, desde la cual fueron trasladados, al día siguiente, al vapor mercante *Charrúa*, para dirigirse a Buenos Aires con el coronel Flores y otros dos oficiales que habían permanecido en tierra.

El 8, las fuerzas extranjeras que guarnecían la aduana fueron reembarcadas. Según Creus, los marineros y soldados italianos, ingleses y norteamericanos cometieron algunos desórdenes, *al paso que los españoles observaron una conducta ejemplar que mereció los elogios de los empleados de la misma y el aprecio del gobierno* (29).

Méndez Núñez rindió, por su parte, un completo informe al Ministerio de Marina, sin que mereciese otra acotación que el consabido *enterado*. Pese a ello, la actuación del almirante y sus hombres, del mismo modo que la conducta del ministro residente, llamó la atención del Congreso de los Diputados. En efecto, el antiguo comandante del *Volador*, D. Federico de Santiago y Hoppe, por entonces venerable integrante del poder legislativo, se dirigió al presidente del Consejo de Ministros para pedir a los de Estado y de Marina que, *si no tienen inconveniente, le sería muy satisfactorio y cree que al país, dijese o explicasen los pormenores sobre los sucesos en la capital de la República del Uruguay el 6 de febrero, y en que tanta parte tomó España para el restablecimiento del orden y protección de los nacionales, representada por su digno ministro residente señor don Carlos Creus y el jefe de Escuadra Excmo. Señor D. Casto Méndez Núñez, y si el gobierno tiene la intención de llamar la atención de Su Majestad y del país sobre estos oportunos servicios* (30). El Duque de Valencia, en respuesta, informó que el gobierno procedería a contestar la pregunta formulada en la primera sesión del Congreso de los Diputados, cosa que hizo, dando a Santiago la

(29) AMAE, Uruguay. Política, legajo 2.707. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 19 de febrero de 1868. Agregada a dicho despacho hállase la nota cursada por el Ministerio de Relaciones Exteriores al ministro residente español, que en lo atinente a Méndez Núñez y sus hombres expresa: *El señor gobernador provisorio me encarga expresar a U. y al jefe de la Estación Española sus más sinceros agradecimientos por la prontitud y eficacia con que se prestaron a aquel pedido, y por la conducta digna de los bizarros marinos españoles, quienes acaban de prestar un importantísimo servicio al país.*

(30) *Loc. cit.* Madrid, 18 de abril de 1868.

satisfacción de ver exaltados los méritos de su antiguo subordinado y amigo, al igual que los del diplomático junto a quien sirviera en el Plata hacía veinte años.

La situación de la República Oriental del Uruguay no había mejorado tras la sumisión del coronel Flores. Los viejos enconos entre *blancos* y *colorados* escribirían otra página de sangre el 19 de febrero de 1868, en que murieron casi simultáneamente los jefes de ambos partidos: Bernardo Prudencio Berro y Venancio Flores, respectivamente. Berro penetró con un grupo de sus adictos a la casa de gobierno, mientras otros de sus partidarios atacaban el coche en que se trasladaba el general Flores, ultimándolo a puñaladas. Poco después, los hijos de éste daban muerte a aquél, poniendo fin a la revuelta. *Durante cuarenta y ocho horas reinó el terror*, pereciendo dos súbditos españoles, en cuya casa de comercio se sospechaba que se habían emboscado los asesinos de Flores (31).

*Tan pronto como el comandante general de la Escuadra del Pacífico tuvo noticia de los tristes sucesos que ocurrían en tierra, envió un destacamento de tropas y marinería para que en unión de los de igual clase de las demás estaciones navales velasen por la seguridad de la población española. Además, don Casto Méndez Núñez bajó en persona el día 20 y ha estado continuamente a mi lado auxiliándome con sus buenos consejos en la multitud de incidentes peligrosos que exigen una resolución inmediata, habiendo dispuesto ayer que se reembarcasen las tropas, a solicitud de este gobierno, y proponiéndose seguir él en la Legación hasta el 1 de marzo para poder acudir a eventualidades que algunos temen en aquel día por la elección de presidente y disidencias que atribuyen a varios candidatos* (32).

La asunción a la primera magistratura del general Lorenzo Batlle, educado en los mejores colegios de España, persona ilustrada y de condición suave (33), no traería la ansiada paz, pues el encono entre los partidos había alcanzado su punto máximo. Frente a ello, la preocupación de Creus y de Méndez Núñez aumentaba día a día, por las dificultades que entrañaba proteger a los 20.000 españoles que poseen grandes capitales y propiedades cuyo valor no baja de 25 millones de duros, con un comercio marítimo que mantiene en estos mares constantemente unos 50 ó 60 buques, deberíamos temer grandes males por efecto de estas convulsiones políticas en perspectiva (34).

Hacia fines de mayo, la inquietud de comerciantes y obreros que guardaban el producto de sus economías en algunos bancos en aparente estado de insolvencia, se tradujo en la amenaza de provocar actos de violencia si antes del 1 del mes próximo no les cambiaban sus billetes por oro, lo que

---

(31) *Ibidem*. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 28 de febrero de 1868.

(32) *Ibidem*.

(33) AMAE. *Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay*, legajo 1.792. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 29 de marzo de 1868.

(34) *Ibidem*.

era absolutamente imposible para esas casas crediticias. *Es natural* —reflexionaba el ministro residente español— *que los especuladores inmorales y los conspiradores exploten la exasperación de las clases jornaleras para convertirlas en instrumento de trastornos en el orden político.*

Para evitar sucesos desagradables, Méndez Núñez y Creus se reunieron con el fin de adoptar las medidas convenientes en favor de los súbditos de Su Majestad Católica. El mismo día —29 de mayo—, el ministro interino de Relaciones Exteriores visitó al diplomático español para solicitarle que *en unión de los demás agentes de las potencias extranjeras hiciese desembarcar de la Escuadra de Su Majestad un destacamento para que, con las demás tropas extranjeras y las de la guarnición colocarlas en los bancos, que se teme sean atropellados por las masas de jornaleros* (35).

Mientras la agitación crecía en Montevideo estallaba en la campaña una rebelión encabezada por el general Francisco Caraballo.

El 30 de mayo se realizó una reunión en la legación española con la presencia de todos los diplomáticos acreditados ante el gobierno oriental; de los cónsules de Gran Bretaña y los Estados Unidos: el almirante Méndez Núñez; el almirante italiano y los jefes de las estaciones francesa, inglesa, brasileña y norteamericana. Se convino el desembarco de fuerzas extranjeras, *pero debiendo hallarse reunidas en el punto que sus jefes designasen, a las órdenes de uno de ellos, y que sólo ayudarían a mantener el orden en caso de que las del gobierno no lo pudieran conseguir. De esta resolución se separaron los norteamericanos, que sólo ofrecieron sus fuerzas para la custodia de la casa del consulado de su nación y de la aduana.*

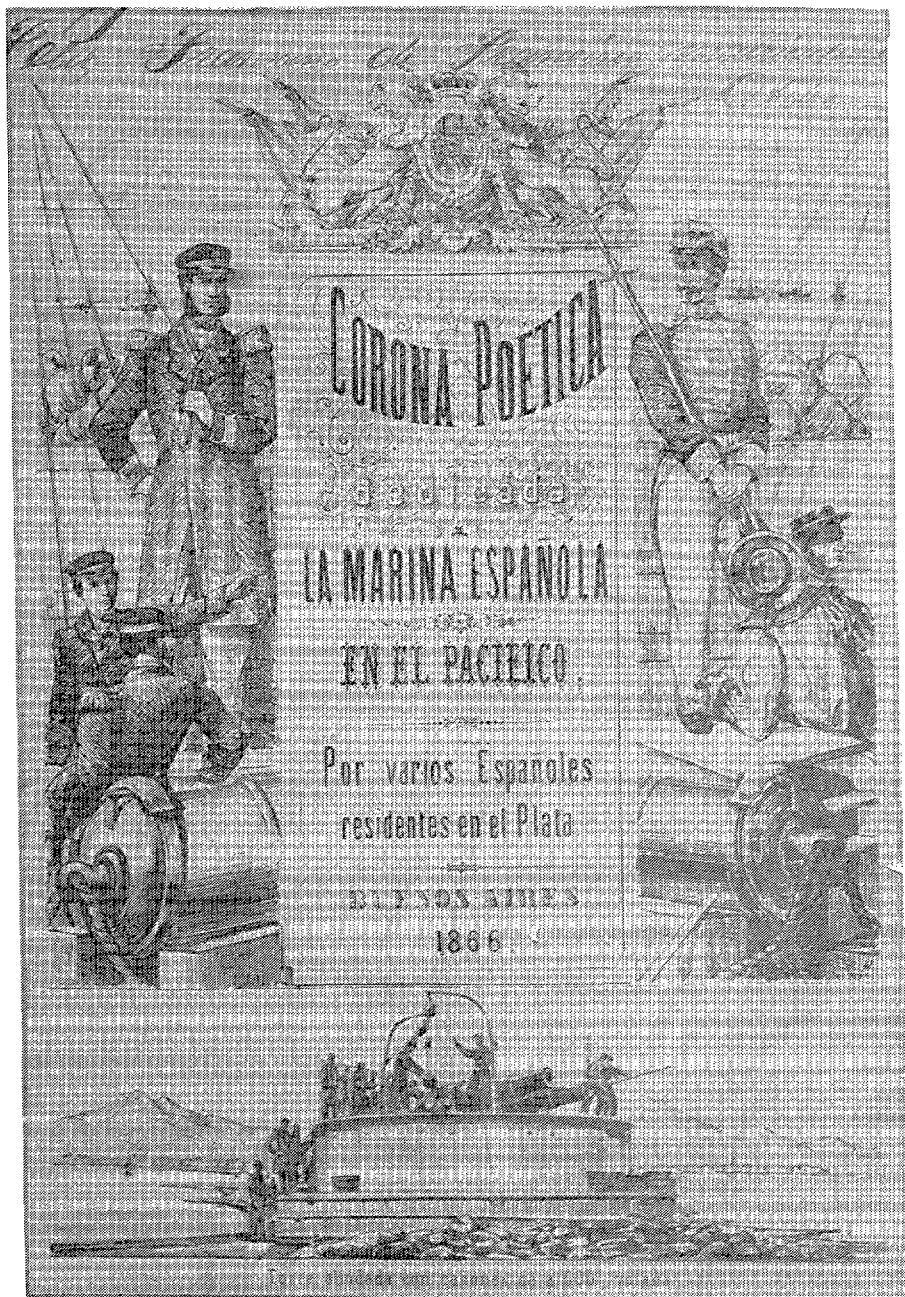
El ministro residente español pasó en seguida a la casa de gobierno, comunicando al presidente lo resuelto y preguntándole si no había tiempo para tomar alguna medida que conciliase los intereses contrapuestos. Respondió Batlle que había ordenado que se efectuara la conversión de los billetes, y que en cuanto al desembarco de los infantes extranjeros, estaba conforme en que se realizase. De inmediato pasaron a guarnecer los puntos establecidos mil cien hombres, de los cuales trescientos pertenecían a la escuadra española. Las tropas de desembarco permanecieron hasta el 9, en que por indicación del gobierno, que aseguró que ya podía atender a la seguridad pública con sus propios elementos, volvieron a embarcarse (36).

La decidida acción de las tripulaciones extranjeras había contribuido a devolver el orden y a disuadir al general Caraballo de seguir en armas contra las autoridades constituidas.

Dispuesto a partir hacia Río de Janeiro, donde esperaba ser relevado para trasladarse a la Península, Méndez Núñez lo hizo saber al ministro residente y a la colectividad española. Esta decidió despedirlo con un gran

(35) *Ibidem.* De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 29 de mayo de 1868.

(36) *Ibidem.* De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 14 de junio de 1868.



Homenaje de los españoles en el Plata. Reproduce parte de la litografía publicada por *El Museo Universal* con motivo de la batalla de El Callao. (Museo Naval. Madrid.)

banquete, que tuvo lugar el 15 de junio, en medio de una gran animación. La comida se realizó con la presidencia de Creus y la presencia de la plana mayor y tripulaciones de las fragatas *Navas de Tolosa*, *Blanca* y *Concepción*. Según *El Telégrafo Marítimo*, mucho era *el lujo desplegado al efecto, la abundancia de flores y de luces, de alfombras, de tapices y banderas con los colores de España, de músicos y de comparsas de españoles que entonaban una porción de cantos patrióticos con la maestría de que han dado muestras siempre, en particular los de la nombrada amistad ibérica. Tantos y tan grandes eran los atractivos acumulados en el suntuoso hotel, tan propio para esta clase de fiestas, que el ánimo se quedaba absorto al contemplarlos, y sugería al instante la idea de una fiesta patriótica, en la que estaba interesada toda la honra gallega del Hotel Oriental y la de sus infinitos mozos, hijos también en la inmensa mayoría de la misma provincia.*

A las seis de la tarde, hora fijada para la reunión, subieron a las habitaciones del ministro residente los designados para acompañar al almirante, que allí se encontraba, y lo hallaron enfermo, víctima de uno de los ataques biliosos tan frecuentes en los que han habitado largo tiempo en los países cálidos. El doctor Garbizo, que componía la comitiva, se comprometió a poner en pie al general a las nueve de la noche. Para que no esperase la concurrencia bajaron Creus y el mayor general D. Miguel Lobo. La comida comenzó con frialdad, pues faltaba el principal agasajado. En la mesa en forma de herradura, noventa cubiertos fueron puestos con el lujo más extraordinario, viéndose de trecho en trecho en tres grandes piezas montadas que figuraban castillos, montañas, cascadas, todos artísticamente hechos y bien colocados, muy en particular dos, que merecen mención especial. Una era un magnífico castillo de cuyo centro salían una multitud de banderas españolas y en la otra figuraba el castillo de Monjuich con sus cañones.

Por resultar curioso, a la par que demostrativo del buen diente que poseían aquellos españoles y orientales, menos dados a la prisa y al stress que aquejan a los hombres de hoy, reproducimos el menú consumido aquel día otoñal:

*Trece grandes piezas montadas: la gran columna triunfal, la gran cascada del Niágara, la cúpula de San Pedro, dos fuentes de Herón, el molino español, el castillo de Monjuich, el templo gótico, la gran corbella moderna, dos pirámides de naranjas acarameladas, las dos copias de Hércules.*

*Sopas: Pepitoria a la Almirante, Les Quenelles de ave a la Regencia.*

*Pescado: Turbantes a la Conty. Adición al pescado: pastelitos a la reina, pies de lechón trufados.*

*Entradas calientes: filetes a la Talleyrand, pollos saltados a la cardenal, cordero a la Jainville, beçadas a lo cazador.*

*Entradas frías: gelatina de gallina a la imperial, patos volantes, filetes de perdiz a la rusa, mayonesa de salmón a la española.*

*Flancos: galatinas de pavo trufadas, jamones con gelatina.*

*Contraflanco: los sicilianos, los bretones, sobre zócalos.*



*Ponche a la romana.*

*Asados: pavos y gansos.*

*Entremeses: espárragos a la española, guisantes a la francesa, plum pudding a la inglesa, jalea de ron, crema a la diplomacia, bavaoís de licor, compota de frutas. Helado de vainilla. Postres surtidos.*

*Vinos: jerez amontillado, Rhin Johannisberg, Burdeos Margaux, Borgogna Chambertin, Oporto de 1815, Champagne viuda de Clicquot, Château Iquem, Tokayi.*

Abrió los discursos *el anciano servidor de la patria* Carlos Creus, quien exaltó las glorias de España y recomendó a sus súbditos devota obediencia a la soberana. La Marcha Real rubricó sus palabras. Luego habló el brigadier Lobo, agradeciendo en nombre de Méndez Núñez, pero el doctor Garbizo pidió que se aguardase un poco, que el general estaba ya mejorado y que en pocos minutos bajaría. Mientras tanto comenzaron los brindis. En esos momentos penetró en el salón Méndez Núñez, extremadamente pálido, siendo recibido con nutridos aplausos. Tomó la palabra para decir con su habitual sencillez:

*Perdonad, señores, si el actual estado de mi salud y mi natural falta de elocuencia no me permiten encontrar palabras con que demostraros cual yo quisiera mi profundo agradecimiento por la benévola acogida que me habéis dispensado; por la honra que hoy me hacéis y por la favorable opinión que os merezco. Creed que mi gratitud no tiene límites: es grande y sincera.*

*Dignaos, pues, admitir la expresión de mis sentimientos y dignaos transmitirlos a todos nuestros compatriotas, ¡a todos!, porque de todos he recibido desde mi llegada a estas aguas constantes y repetidas pruebas de la más afectuosa deferencia, de la más cariñosa y distinguida consideración.*

*Tened ellos y vosotros la seguridad de que en todo tiempo haré fervientes votos por vuestro bienestar y que de lo íntimo de mi alma brindo por la prosperidad de la población española en Montevideo y porque, estrechándose más y más los vínculos de amistad que unen a la República Oriental del Uruguay con nuestra patria, puedan los hijos de vuestros hijos recordar con legítimo orgullo y respetuosa veneración la tierra de donde vinieron sus padres.*

Cuando el almirante concluyó sus conceptos se hizo presente una comisión de obreros españoles que pidió permiso para saludarlo. Al acceder D. Casto, el salón quedó colmado hasta hacer casi imposible el avance de quienes portaban en dos bandejas una corona de laureles de oro y un artístico álbum. El farmacéutico Anastasio Villagrasa entregó ambas cosas al marino, suplicándole que añadiese a los laureles que la historia nos ha legado en estos mares el amor y respeto que a dos mil leguas de distancia de su patria os tributa el pueblo ibérico. Volvió a hablar el brigadier Lobo, diciendo que si a sus compatriotas había correspondido entregar la corona a Méndez Núñez, como testigo presencial de sus hechos me asiste el honroso derecho de colocársela. El agasajado agradeció con

humildad, saludando luego a los que habían logrado entrar al salón. Mientras tanto, las dos orquestas que allí se encontraban ejecutaron el Himno de Riego. La interminable serie de discursos mantuvo al almirante hasta las diez y media de la noche inmovilizado en el salón principal y siguió en el salón de café, donde un artesano gallego le dedicó *improvisados* versos:

*Jamás se olvidará en el Globo  
Que ha habido en nuestra marina  
Un Churruca y un Gravina  
Un Méndez Núñez y un Lobo.  
Señores, yo no adelanto  
Más que lo que da la historia  
Que se llenaron de gloria  
Los de Callao y Lepanto.  
El español nunca ahorra  
Aunque sea marqués o duque  
Dinero para un buque  
No sobrándole la honra.  
Si mis versos son de un lego  
Perdóneme la reunión  
Pues goza mi corazón  
Al ver a tanto gallego (37).*

### **Muerte y funeral en memoria de Méndez Núñez.**

Quando el brigadier Méndez Núñez pidió cuartel para Pontevedra se le respondió negativamente, pues *sólo por motivos de salud de que V. E. no hace mérito podría otorgársele la gracia que se solicita*. Serenamente respondió a ese evidente propósito de mantenerlo alejado de la escena española; dado su inmenso prestigio, que acataba la disposición, pero que veía con sentimiento que se le negase una petición a que le daban derecho las ordenanzas vigentes *sin necesidad de recurrir al manoseado pretexto de la salud a que yo no apelaré, ciertamente, aunque acaso podría hacerlo con fundamento, por un sentimiento de dignidad y de respeto al uniforme que visto, que no me permite alegar como motivo lo que no es verdad en lo absoluto*.

*Por lo demás yo espero, con espíritu tranquilo y la calma y resignación de quien tiene la conciencia de cumplir honradamente sus deberes, que al fin llegará un día en que Dios quiera concederme lo que hoy me niega el gobierno de que V. E. forma parte, después de una no interrumpida campaña militar de diez años con mando de fuerzas sobre todos los mares del globo, excepto los de la Península (38).*

(37) *El Telégrafo Marítimo*. Montevideo, 17 de junio de 1868, año I, n.º 141.

(38) Ibáñez de Ibero, *op. cit.*, pág. 170.

La caída de Isabel II determinó que uno de los jefes de *La Gloriosa*, Topete, escribiera a su antiguo jefe el 6 de octubre de 1868, dándole cuenta de los sucesos y expresándole que enviaba al teniente Pardo de Figueroa como *carta viva* para que le diese detalles de lo ocurrido. Decía-le que la primera orden que firmaría a su llegada a Madrid sería la del regreso del comandante de la Escuadra del Pacífico *para ponerlo al frente del Almirantazgo que debe regir la Marina; por tanto, le ruego que, sin esperar la noticia oficial, entregue usted el mando de esas importantes fuerzas a nuestro amigo Lobo*. Así lo hizo el 5 de noviembre, regresando en la *Navas de Tolosa*, que el 15 de diciembre ancló en Cádiz. Moriría ocho meses después, tras haber rechazado su ascenso a teniente general, el 21 de agosto de 1869, víctima de una enfermedad que no pudieron precisar los médicos y que no pocos atribuyeron a envenenamiento.

Si la noticia del deceso de Méndez Núñez provocó dolor entre la colectividad española en la Argentina y originó diversas menciones a su personalidad por la prensa periódica, en la República Oriental del Uruguay las honras fúnebres alcanzaron características singulares. Apenas conocida su muerte, el vicecónsul español en San José mandó celebrar una función religiosa con asistencia de sus connacionales; por su parte, en Las Piedras, el doctor Sobrón organizó una misa y *parecidas manifestaciones de dolor se produjeron en otros pueblos de esta República*. El obispo diocesano de Montevideo ofreció una misa por el alma del comandante de la Escuadra del Pacífico, pero todo pareció poco a sus muchos simpatizantes que formaron una comisión presidida por Creus *para más suntuosas exequias que se verificarán cuando se presenten en esta rada las naves de guerra españolas que han salido de Río de Janeiro para este puerto* (39).

El 23 de diciembre tuvo lugar el funeral, con la presencia del presidente de la República Oriental del Uruguay y sus ministros, *prescindiendo en esta ocasión de no asistir a actos públicos de nacionalidades extranjeras*; del almirante Lobo y la oficialidad española, como también otras altas autoridades y público que colmaba el templo.

El oficio religioso fue celebrado en el altar mayor, donde se colocó *un majestuoso y magnífico catafalco levantado y condecorado por el hábil e inteligente artista español el pintor señor Parra, cuyo desinterés, patriotismo, actividad y gusto ha demostrado de una manera bien alta. Sobre una gradería de unas veinte gradas se hallaba colocado el altar, formando el pie del catafalco en que se veía el nombre del ilustre español a quien se dedicaba, el tiempo escribiendo en la historia, un templete conteniendo una columna coronada y truncada, y por último, tocando con sus alas la bóveda del templo, se veía la fama con su trompeta, cuyos ecos llegan a los más apartados pueblos, descendiendo de los pies de aquella el cortina-*

(39) AMAE. *Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, Uruguay*, legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 14 de octubre de 1868.

do negro llamado de plata que cubría el catafalco. A ambos lados del mismo se hallaban artísticamente colocados dos cañones de artillería montados, balas, remos, anclas, tambores, fusiles, banderas y otros varios objetos de guerra y marina que simbolizaban la vida del malogrado Méndez Núñez. Seis lámparas funerarias en forma de grandes pebeteros despidiendo verdes llamas contribuían con su luz eléctrica a la majestad que en su conjunto presentaba el catafalco (40).

Así honró la República Oriental del Uruguay la memoria de Méndez Núñez, cuya figura marcial era admirada aún en Chile y en el Perú. En efecto, una cosa habían sido, para los gobiernos y los pueblos de ambas naciones, los mandatarios miopes y en gran parte ineptos de aquella aciaga década española del 60, y otra los bizarros marinos que habían derrochado heroísmo enfrentándose a tan valientes adversarios.

A casi 115 años de su muerte, el recuerdo del almirante y de los sucesos que protagonizó yacen poco menos que olvidados en Sudamérica, y podría decirse que en España. Hemos pretendido contribuir, con este aporte, a recuperarlos, por lo menos en pequeña parte, de entre las brumas del pasado.

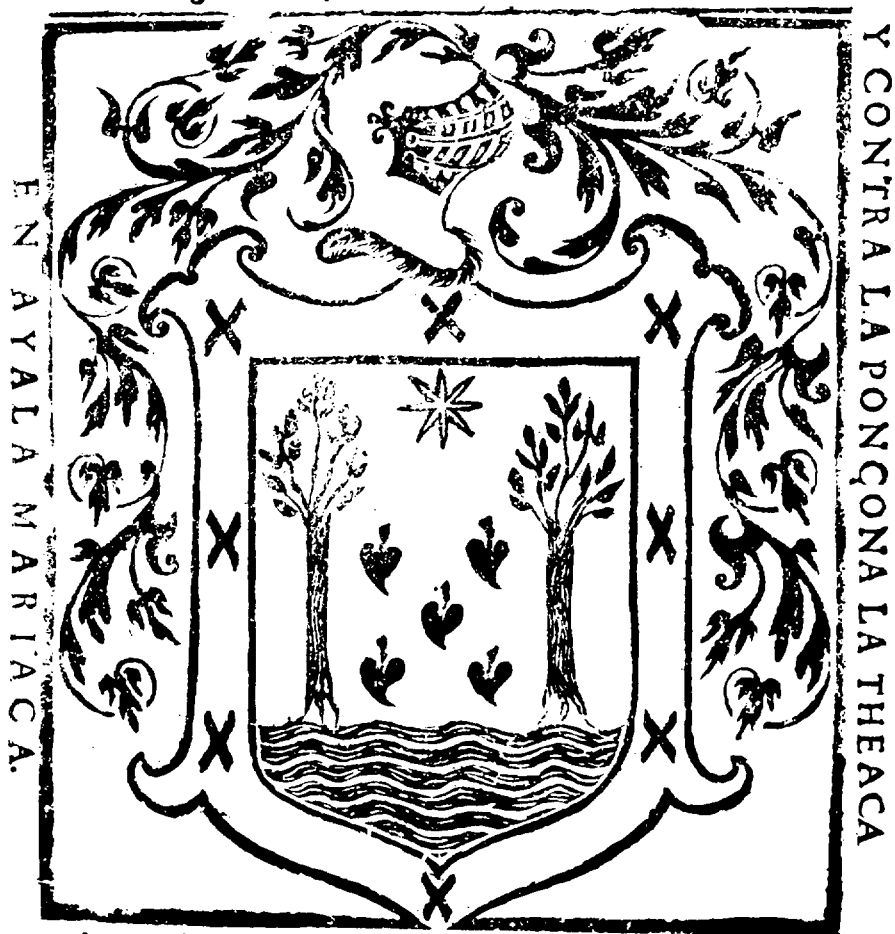
---

(40) *Ibidem.* De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 28 de diciembre de 1868; add. *La Tribuna*. Montevideo, 25 de diciembre de 1868, año V, n.º 1.397.

# HYDROGRAFIA

LA MAS CVRIOSAS QVE HASTA AQVI  
ha salido a luz, en que de mas de vn derrotero general, se en-  
seña la nauegacion por altura y derrota, y la del Este Oeste:  
con la Graduacion de los puertos, y la nauegacion  
al Catayo por cinco vias diferentes.

*Compuesto por el Licenciado Andres de Peç a natural de la ciudad de Orduña  
abogado en el muy noble y muy leal señorio de Vizcaya.*



Impresso con priuilegio Real en Bilbao por Mathias.  
Mares, Año de 1585.

# LOS MANUSCRITOS DEL MUSEO NAVAL

Ana María VIGON  
Del Cuerpo Facultativo de Archivos,  
Bibliotecas y Museos.

La mayor parte de los manuscritos procede del antiguo Depósito Hidrográfico; otros fueron donados por los descendientes de aquellos que formaron la colección; algunos son documentos transferidos del Archivo General de Marina al Museo Naval, y otros se han adquirido a coleccionistas o librerías.

Desde la creación del Depósito Hidrográfico —aproximadamente en 1770— se recibieron allí los diarios de navegación y viajes, de observaciones astronómicas e hidrográficas, de estudios geográficos y etnológicos, todos los documentos que los oficiales de la Armada debían redactar a lo largo de sus diversas comisiones y remitir al Depósito cuando rendían viaje. En el Depósito se elaboraban, con estos elementos, las cartas, derroteros y demás obras que debían servir para la navegación y expediciones posteriores.

Se conservaron también en el Depósito las copias de documentos referentes a asuntos marítimos que acopiaron en diversos archivos D. Martín Fernández Navarrete, D. Juan Sanz y de Barutell y D. José de Vargas Ponce; la colección Zalvide, legada por éste a la Contaduría de Cartagena, pero que, reclamada por la Secretaría del Despacho, pasó después al Depósito; y la colección Vázquez de Figueroa, formada por éste a lo largo de sus tres Ministerios.

En 1935, el edificio que antaño albergara al Depósito Hidrográfico y llevaba aún este nombre, aunque ahora sólo fuera depósito documental, pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes. El Director del Museo Naval, entonces capitán de corbeta, D. Julio Guillén y Tato, se apresuró a recabar la orden de incorporar estos fondos bibliográficos a la biblioteca del Museo y, aunque en el trasvase se extraviaron algunos manuscritos y cartas geográficas, siempre constituirá para él un timbre de gloria haber conseguido conservar casi indemne esta ingente masa documental que con tanto esfuerzo se había logrado reunir.

Posteriormente se incorporaron a la biblioteca del Museo otras colecciones: la Enrile, donada por los descendientes de D. Pascual de Enrile y Alsedo en el año 1935, junto con mobiliario, armas y modelos de embarcaciones indígenas que había traído el general consigo cuando regresó de Filipinas; la de Fernández Duro, que entregaron los descendientes de D. Cesáreo después de la guerra civil; la colección Cincúnegui, donada por la señora de Caro en la década de los años 1960; la Mazarredo, que

entregó Carmen Mazarredo y de la Rica, tataranieta de D. José, en el año 1973; en el mismo año, los herederos de D. José González-Hontoria cedieron al Museo documentación —que comprendía también diseños— referente a cañones, granadas y espoletas, fruto de los trabajos de este ilustre artillero de la Armada; los hijos del almirante D. Luis Carrero entregaron en 1978 al Museo algún manuscrito de obras publicadas por su padre; y en 1981, la familia de D. Alvaro de Guitián regaló también algunos estudios trabajados por éste.

A partir de 1958 había comenzado D. Julio Guillén a formar la colección que lleva su nombre, con documentos dispersos que habían aparecido en los viejos armarios del Museo, otros que había adquirido y los que traía del Archivo General de la Armada, que algunos años antes había creado en el palacio de Viso del Marqués con las series documentales de los años 1784-1936, que hasta entonces se habían conservado en el Archivo Central del Ministerio.

En los últimos años se han hecho adquisiciones diversas: entre ellas un manuscrito que contiene la relación de la batalla de Lepanto por un individuo anónimo que tomó parte en ella. Pero cada vez es más difícil la compra de documentos, pues los precios del mercado se han disparado.

En todo caso, siempre hay que confiar en que algún donante generoso prefiera entregar al Museo, para la posteridad, sus propios recuerdos o los que conserva de su padre o de sus antepasados, en lugar de comerciar con ellos para que, al final, se desperdigen y se pierdan.

Para dar a conocer, en forma somera, el contenido de las diversas colecciones, su origen y las circunstancias en que llegaron a establecerse en las estanterías de nuestro Museo, se hará a continuación una breve relación de cada una de ellas, en orden cronológico de su formación.

### **Colección Navarrete.**

El 19 de febrero de 1789 encargó el Rey a D. José de Mendoza y Ríos que formara una biblioteca en Cádiz para ilustración de los oficiales de la Armada.

El 30 de septiembre del mismo año informó Mendoza sobre la conveniencia de reunir en aquella biblioteca una colección de copias de los documentos sobre la Marina de España que se conservaban en los archivos de Sevilla, Simancas y El Escorial; y proponía se nombrara a D. Martín Fernández de Navarrete para que pasara a examinar y copiar en dichos archivos todos los documentos referidos. En consecuencia, el 15 de octubre inmediato se le dio esta comisión.

El 2 de junio de 1790, Navarrete comunicaba que era preciso examinar también la Biblioteca Real, la de algunos conventos y archivos nobiliarios de la Corte y el de la Corona de Aragón, que contenía mucha documentación valiosa referente a Marina.

El 6 del mismo mes se aprobó el informe y se dispuso que, pues Navarrete se hallaba destinado en Madrid, podía iniciar su comisión en la Biblio-

teca Real y en los demás lugares a que había hecho referencia, para lo que se ofició a éstos a fin de que facilitaran su tarea.

El 3 de febrero de 1793, finalizada prácticamente su tarea en Madrid, propuso pasar a Sevilla para buscar en el Archivo de Indias la documentación que convenía copiar, en tanto que su equipo, formado por cinco funcionarios del Cuerpo del Ministerio, permanecía en Madrid copiando lo que quedaba pendiente. El 12 del mismo mes se acordó así y se le ordenó depositara la documentación reunida en el Archivo de la Secretaría antes de irse.

El día 18 inmediato entregó 20 legajos, con una relación completa de contenido y el 21 de marzo, el jefe de sus escribientes, Basterrechea, entregó cuatro más que habían acopiado después de salir Navarrete para Sevilla.

En esta ciudad andaluza, Navarrete y su equipo trabajaron en el Archivo de Indias, en la biblioteca del Conde del Aguila y en la de San Acacio, que era la pública de la ciudad. A lo largo de su comisión, Navarrete tuvo que ausentarse repetidas veces para desempeñar destinos de su carrera, pero sus ayudantes continuaron su tarea hasta que, el 16 de junio de 1795, se decidió suspender la comisión mientras durase la guerra con Inglaterra.

La colección de copias hechas en Sevilla se depositó primero en la Academia de Guardias Marinas de la Isla de León el 23 de octubre del mismo año, y de allí fue llevada al Archivo de la Secretaría en 1798. Por Real Decreto de 4 de febrero de 1797, Navarrete había sido nombrado oficial tercero segundo de dicha Secretaría.

En dicho año, 1798, se encargó a Vargas Ponce, por Real Orden de 15 de abril, se ocupara de redactar la Historia de la Marina que le había sido encomendada por Real Orden de 16 de agosto de 1792. El 16 de mayo del mismo año se dio orden a Navarrete para que coordinara, ilustrara y diera a la luz la colección de los antiguos viajes españoles; y se encarecía a ambos la necesidad de que se auxiliaran mutuamente en sus respectivos trabajos.

El Archivo de la Secretaría entregó a Vargas, con recibo firmado, la colección de manuscritos de Madrid de Navarrete. La de Sevilla parece ser quedó en poder de Navarrete, pero, en todo caso, cuando Vargas Ponce tuvo que salir para Tarragona a fines del mismo año, Navarrete recogió ambas colecciones y las conservó en su poder hasta que, por orden de D. José de Mazarredo de 16 de diciembre de 1809 tuvo que entregarlas en el Archivo de la Secretaría en manos del archivero, D. Juan Sanz y de Barutell el 30 de marzo de 1810 (1).

En 1812 fueron trasladadas a Cádiz para evitar cayeran en poder de los franceses y, al final de la guerra, en 1814, fueron llevadas al Depósito Hidrográfico.

No concluyeron aquí los viajes de estos papeles, pues en 1823, cuando llegaba a Madrid la expedición de los cien mil hijos de San Luis, fueron llevados de nuevo a Cádiz; en los primeros días de enero de 1824 emprendieron el viaje de regreso a Madrid y al indicado Depósito, donde perma-

(1) Expediente personal de don Martín Fernández Navarrete. A. B.



necieron ya hasta su traslado al Museo. Es sorprendente que, con tantos traslados realizados en carros, no se hayan extraviado más que unos pocos papeles.

La colección constaba de 44 volúmenes; de ellos 15 encuadernados a *media pasta*, dice Navarrete a Mazarredo en oficio de marzo de 1810. Esta debe ser la causa de que no hayan figurado en el Museo como parte de la colección, pues los 29 manuscritos restantes fueron encuadernados en 1929, para llevarlos a la Exposición Iberoamericana de Sevilla, con el título de *Colección Navarrete*.

De estos 29 manuscritos el padre Vicente Vela hizo un catálogo, ordenado por temas, con índices muy completos, publicada en 1946. Posteriormente aparecieron en el Museo otros legajos de la misma colección que permitieron formar otros tres manuscritos.

La colección actual comprende la documentación ordenada, aproximadamente, así:

Tomos	
1	Pilotaje y derroteros.
2	Relaciones de viajes y descubrimientos.—1492-1690.
3	Instrucciones, Ordenanzas, Títulos, etc.—1541-1670.
4 y 5	Sucesos marítimos en los mares de Europa.—1510-1620.
6 y 7	Navegaciones, combates y otros sucesos.—1621-1719.
8	Asientos y proyectos.—1553-1624.
9	Asientos y proyectos.—1625-1725.
10	Asuntos varios: combates, comercio de Indias, corso, socorros.—1441-1723.
11	Despachos e instrucciones.—1625-1706.
12	Expediciones y combates.—1601-1670.
13 a 20	Descubrimientos en Indias.—1419-1773.
21 a 24	Flotas, instrucciones para viajes, incidentes. Universidad de Mareantes de Sevilla. Creación de los Colegios de San Telmo.—1560-1775.
25	Corsarios: asaltos de poblaciones, robos, etc.—1537-1655.
26	Corsarios en el Mar del Sur.—1537-1706.
27	Defensa de puertos en América. Navegación de ríos.—1519-1638.
28	Asuntos varios.
29	Relaciones de batallas y otros sucesos.—1624-1718.
30	Formación de flotas, viajes y descubrimientos, comercio de América, etc.—1522-1726.
31	Asientos, aprestos de Armadas, despachos, instrucciones, viajes y descubrimientos, combates, etc.—1514-1571.
32	Despachos reales, cartas, descripciones geográficas, asientos, relaciones de viajes, etc.—1571-1662.

A esta colección hay que añadir los manuscritos que incluye Navarrete en sus relaciones y se encuentran en el Museo. Son éstos:

- Cartas de los Reyes a los Duques de Medinasidonia.—1493-1641: 3 vol.
- Cartas de los Reyes a D. Alvaro de Bazán y al Marqués de Santa Cruz.—1527-1588: 3 vol.
- Cartas de los Reyes a D. García de Toledo.—1548-1575: 2 vol.
- Representaciones de D. García de Toledo a S. M.—1559-1574: 1 vol.
- Cartas de los Reyes a D. Pedro de Toledo.—1591-1625: 1 vol.
- Cartas de D. Pedro de Toledo.—1582-1620: 1 vol.
- Cartas a D. Fadrique de Toledo.—1611-1634: 1 vol.
- Relación de D. Juan de Austria.—1647-1652: 1 vol.
- Escalante de Mendoza, Juan.—Itinerario de Navegación: 1 vol.

### Colección Zalvide.

D. Manuel de Zalvide perteneció al entonces llamado Cuerpo del Ministerio, hoy de Intendencia. A lo largo de su carrera tuvo destinos en los Departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, y como contador de navío sirvió su empleo en varias escuadras.

Desde 1760 a 1771 estuvo destinado en El Ferrol con los cargos de *Secretario de la Intendencia, Ministro de Arsenales y Fábricas e Inspector de Hospitales*. En estos años remitía con frecuencia a D. Julián de Arriaga—entonces Secretario del Despacho de Marina— copia de documentos que consideraba de interés para la Historia de la Marina, y conservaba otra copia en su poder.

En 1771 pasó destinado al Departamento de Cartagena, y en 1772 ascendió a *Comisario de Guerra*; como tal tuvo que desplazarse a diversos puntos del Departamento y, para el mejor funcionamiento de contadurías y arsenales, se ocupó en redactar reglamentos, ordenanzas, extractos de leyes y otros instrumentos que facilitaran en adelante el trabajo de sus compañeros.

El 13 de noviembre de 1784 fue nombrado *Contador Principal de Departamento de Cartagena*. En octubre de 1787 cayó gravemente enfermo, y el día 23 otorgó testamento, en el que se incluía la cláusula siguiente: *De mis libros y papeles quiero que los de ordenanzas, reales órdenes, reglamentos y otros concernientes a Contaduría o Arsenales se depositen en estante a costa de mis bienes en la Contaduría Principal de este Departamento con inventario, para el uso de mis compañeros...* (2).

Zalvide falleció el 9 de noviembre, y el 28 de diciembre, el Secretario del Despacho, D. Antonio Valdés, pidió al intendente de Cartagena, don Alfonso de Albuquerque, le remitiera relación de los libros y papeles legados por Zalvide, por si tenían aplicación en las oficinas de la Secretaría.

(2) Expediente personal de don Manuel Zalvide. A. B.

El 6 de mayo de 1788 los albaceas entregaron los libros y papeles en la forma dispuesta. El 13 de enero de 1789, en cumplimiento de Real Orden del 7 de noviembre inmediato anterior, D. Alfonso de Albuquerque comunicaba que los libros impresos y papeles que había dejado Zalvide se enviaban en dos cajones, con otros efectos, por el carromatero Antonio Inglés para la Corte.

Quedaron depositados entonces en el Archivo de la Secretaría del Despacho, con el inventario hecho por los albaceas; los libros impresos, con la marca M. Z. que los distinguía, permanecieron allí hasta que fueron llevados al Depósito Hidrográfico, pero los documentos se entregaron a Vargas Ponce cuando se encargó a éste la redacción de la Historia de la Marina, y estuvieron en su poder hasta su muerte. Recuperados después por Fernández de Navarrete se recogieron finalmente en el Depósito Hidrográfico, de donde pasaron, en 1935, al Museo Naval.

Los documentos de esta colección se encuadernaron en ocho manuscritos, en fecha desconocida, pero con mucho descuido, pues muchos documentos tienen intercalados otros entre los folios de su contenido. De forma general se puede resumir éste así:

- I.—Noticias de la Armada Invencible: su organización, etc. 1586-1588. Facultades del Contador Principal.—Erección de una Junta del Almirantazgo en 1604.—Sueldos y goces en la Armada desde el siglo XVI.—Ordenanzas y establecimientos de la Armada británica en el siglo XVIII.—Buques de la Armada británica en 1766.—Leyes Penales y Armada de Holanda en el siglo XVIII.
- II.—El Cuerpo del Ministerio.—1747-1771.—Batallones y Brigadas. 1751-1771.
- III.—Jurisdicción de Marina. Matrículas y matriculados. Pesca. 1725-1774.
- IV.—Construcción naval. Maderas de construcción. D. Juan de Isla. 1750-1763.
- V.—Galeras: Patentes, Instrucciones, Ordenanzas, Viajes, Corso, Armamento. 1568-1740.
- VI.—Comercio naval. Derechos de Puertos. Aranceles de comercio. Corso y Contrabando. El dominio del mar. 1739-1778.
- VII.—Publicación de un Atlas marítimo de las costas de América. Personal, sueldos, etc., en astilleros.—Piratería.—Fábricas de pólvora. Montes y plantíos.—Ordenanzas, visitas, costas, etc. 1766-1781. Abastecimiento de leña para la fábrica de municiones de San Sebastián de Murga. 1772-1773.
- VIII.—Hospitales de Marina. Cirujanos y practicantes. Materiales y medicinas. Asientos. Enfermos. 1729-1784. Jurisdicción eclesiástica castrense y civil. Derecho de asilo. Concordato de 1737. Ayuno militar. Facultades de los capellanes castrenses. Bulas y breves. Instrucciones de capellanes castrenses. Aranceles de derechos. Ordenanzas de capellanes de 1753. 1736-1785.

**Colección Sanz y Barutell.**

El 15 de enero de 1798 se dio a D. Juan Sanz y de Barutell el encargo de examinar, reunir y copiar la documentación del Archivo de la Contaduría de Cartagena, donde hasta entonces había estado realizando Vargas Ponce la misma labor. Concluyó su encargo en julio del mismo año, y el 24 del mismo mes remitió a la Corte dos cajones: en uno, ordenados cronológicamente los recogidos por él, en el otro los papelés donados a la Marina por la viuda e hijos de Pedro de Leyva, capitán de navío que murió de *fiebres pútridas* en el fondeadero de Rosas, siendo comandante del navío *San Felipe*, en 1793.

Pedro de Leyva había reunido a los papeles propios los que heredara de su padre y abuelo, que habían sido Contadores Principales de galeras. Su viuda e hijos entregaron esta documentación en la Contaduría de Cartagena, en el año 1798, y, como se ha dicho, Sanz de Barutell la remitió al Archivo de la Secretaría del Despacho de Marina en el mismo año.

Tanto estos papeles como los recogidos por Sanz en Cartagena fueron entregados a Vargas Ponce para documentar la Historia de la Marina que iba a escribir; pero de estas dos series documentales no existen más noticias: es posible se hayan intercalado con los que recogió Vargas en la misma Contaduría cuando se encuadernaron las colecciones de éste.

El 18 de mayo del mismo año 1798 se había ordenado a Sanz de Barutell que, una vez terminado su trabajo de Cartagena, pasara a Barcelona para revisar y copiar en el Archivo de la Corona de Aragón toda la documentación concerniente a la Marina catalano-aragonesa de la Edad Media, pues tenía muy amplios conocimientos de latín y de lemosín antiguo. El 8 de julio de 1804 había concluido esta comisión, y remitió a la Secretaría del Despacho la colección, que comprendía 3.496 documentos de los siglos XII al XVII; remitió también el inventario de ella, en dos tomos en folio.

Por Real Orden de 12 de mayo del mismo año 1804 se le había comisionado para realizar en el Archivo de Simancas una labor semejante cuando hubiera concluido en Barcelona. Dio principio a este trabajo el 1 de octubre, y continuó este Archivo hasta finales de 1806, en que lo concluyó. Tiene también dos tomos de inventario, que redactó en 1810.

D. Juan Sanz y de Barutell fue destinado el 23 de noviembre de 1806 de 2.º ayudante secretario de la Dirección General de la Armada. En 1808 se le nombró oficial de la Secretaría del Consejo Supremo de Marina que se acababa de crear: desde entonces se le consideró separado del servicio de la Armada, en virtud de las reales órdenes que así lo establecían. El 22 de agosto de 1809 le nombró Mazarredo para Archivero de la Secretaría del Despacho. Años más tarde sirvió como funcionario facultativo de archivos en el de la Corona de Aragón.

La colección de Sanz y Barutell está formada por dos series: la de Barcelona y la de Simancas. Desde su entrega en el Archivo de la Secretaría del Despacho al finalizar la comisión permanecieron allí, completamente

ignoradas, hasta 1823. En esta fecha se trasladaron, con las demás colecciones, al Depósito Hidrográfico.

*Barcelona.*

Artículo 1.1110-1594. 1 vol.—Expediciones, socorros, viajes, embajadas a regiones de Levante y asuntos de Oriente.

Artículo 2.1147-1603. 4 vol.—Armamentos de escuadras, divisiones y buques sueltos, expediciones, auxilios pontificios para ellas, destinos y disposiciones de los reyes de Aragón sobre estos asuntos.

Artículo 3.1263-1510. 2 vol.—Almirantes, capitanes generales, vicealmirantes, capitanes de escuadra o división de galeras y de buques sueltos. Sus facultades, privilegios, derechos y jurisdicción. Gracias que se les conceden por sus méritos. Ordenanzas de armadas.

Artículo 4.1271-1441. 1 vol.—Mesas de alistamientos, indultos, salvoconductos, moratorias, sobreseimiento de causas concedidos a los que se alistaban para servir en las armadas, etc.

Artículo 5-6.1264-1451. 1 vol.—Alguaciles, escribanos y claveros de escuadras. Nombramientos y funciones de éstos. Providencias y comisiones sobre desertores y otros delitos.

Artículo 7.1260-1300. 1 vol.—Socorros a buques y escuadras extranjeros.

Artículo 8.1263-1617. 2 vol.—Armamento y construcción de buques de ciudades, cuerpos o particulares para el corso o para ayuda de la armada real; sus jefes, facultades, etc.

Artículo 9-10.1147-1539. 1 vol.—Auxilios extranjeros para las armadas de los Reyes de Aragón y Condes de Barcelona. Providencias sobre montes, corte y transporte de maderas. Extracción de pez, alquitrán, sebo, maderas, etc.

Artículo 11.1250-1483. 2 vol.—Ordenes y ordenanzas sobre asuntos marítimos, presas, defensas de costas, etc. Idem sobre asuntos mercantiles, recaudadores, impuestos, naufragios, carga y descarga, etc.

Artículo 12.1264-1460. 2 vol.—Embajadas y comisiones de Aragón en países extranjeros y al contrario. Cartas entre éstos e instrucciones a embajadores.

Artículo 13.1127-1519. 1 vol.—Guerras, paces, treguas y tratados de Aragón con otros soberanos y potencias marítimas.

Artículo 14.1204-1571. 1 vol.—Batallas, conquistas, canjes, rescates, represalias, etc.

Artículo 15-16.1258-1599. 1 vol.—Lonjas, consulados; cónsules y alcaides marítimos y sus privilegios; cónsules para los países extranjeros y sus facultades.

Penas e indultos a comerciantes que traficaron con estados, infieles o no, contraviniendo las leyes de Aragón; órdenes y otros escritos.

Artículo 17-18.1264-1701. 1 vol.—Puertos y atarazanas: conservadores y guardianes, sus goces, etc.

Maestros mayores, carpinteros, calafates, maestros de vela y jarcia y sus goces; marineros, navegantes y pescadores; cofradías, facultades, privilegios; ríos, lagos, albuferas, pesquerías, etc.

Artículo 19-21.1257-1717. 1 vol.—Cartas y partes de Almirantes y otros Jefes, Comandantes de buques sueltos. Magistrados y otros individuos con noticias de preparativos y movimiento de escuadras y buques sueltos de otros estados y de la Corona de Aragón y contestaciones.

Pasaportes, protección real, salvoconductos, etc., concedidos a individuos y buques extranjeros y nacionales.

Noticias de la Marina castellana.

Artículo 22-23.1257-1583. 1 vol.—Asuntos diversos relacionados con Marina, pero no directamente de ella.

Noticias y copias sacadas de cronicones, relaciones y obras de varios autores sobre sucesos navales.

#### *Simancas.*

Artículo 1.1388-1701. 1 vol.—Tratados, convenios, cartas, embajadas y otros negocios entre soberanos.

Artículo 2.1465-1681. 2 vol.—Patentes, nombramientos, mandos y mercedes.

Artículo 3.1429-1699. 10 vol.—Instrucciones y órdenes a los generales y otros jefes sobre armamentos, construcciones y gastos, operaciones y comisiones de toda especie, incluso de puertos y ríos.

Artículo 4.1529-1699. 11 vol.—Cartas comendatorias y partes de los generales y otros jefes relativas a aprestos navales, armadas, divisiones y buques sueltos; a sus operaciones, comisiones y éxitos de ellas. Relaciones de expediciones.

Artículo 5.1528-1699. 1 vol.—Asientos sobre armamentos, propuestas, etc.

Artículo 6.1529-1699. 1 vol.—Noticias de armamentos, armadas y buques extranjeros: sus operaciones, objeto y fuerza.

#### **Colección Vargas Ponce.**

D. José de Vargas Ponce tuvo, tal vez, mayor importancia como literato e historiador que como marino, aunque en esta carrera alcanzó el empleo de capitán de fragata en 1805. Participó activamente en la vida política del período que le tocó vivir y esto fue, en ocasiones, un lastre indudable para su carrera de la mar.

El 7 de septiembre de 1789 presentó a la superioridad un ambicioso plan para escribir la Historia de la Marina, que en 1791 fue pasado a informe de D. José Varela y aprobado, con algunos retoques, el 16 de agosto de 1792.

En el año siguiente, 1793, a causa de la guerra con los franceses se suspendió su comisión y fue destinado a Cartagena en el navío *San Fulgencio*. Permaneció en este destino hasta 1797 y, en los períodos en que el buque estaba forzado a rehabilitarse, se dedicaba a revisar el Archivo de la

Contaduría de Cartagena y a otras investigaciones de carácter histórico o literario que ocupaban su tiempo.

La Real Orden de 15 de abril de 1798 renovó la comisión confiada a Vargas en 1792 para que escribiera la Historia de la Marina. Se dio orden entonces al Archivo de la Secretaría para que entregaran a Vargas los manuscritos reunidos por Navarrete en la comisión de Madrid y El Escorial, así como los que Zalvide había legado a la Armada en su testamento y estaban depositados en el mismo Archivo; se mandó también que se trajeran de la Isla de León los que Navarrete había depositado en la Academia de Guardias Marinas.

No tuvo oportunidad para iniciar esta tarea, pues el 10 de diciembre del mismo año tuvo que pasar a Tarragona, con la misión de disponer el embarco de tropas para la reconquista de Menorca: como esta expedición no tuvo lugar entonces, se ocupó también allí de reunir en dicha provincia documentos que le pudieran servir para su labor de historiador.

El 1 de marzo de 1800 fue destinado a San Sebastián para reconocer los Archivos de la costa de Cantabria y formar una colección de copias de documentos referentes a aquella Marina. Estaba aún allí cuando se le volvió a encargar que escribiera la Historia de la Marina, pero no con la amplitud proyectada en 1789, sino limitada, más bien, a una visión general, sin detenerse en disertaciones de erudición; concluida esta Historia, podría detenerse después en redactar otra que cumpliera el plan aprobado en 1792.

Expuso Vargas entonces que esta obra sólo podía llevarla a cabo en Madrid, pues allí se encontraban reunidos todos los elementos que precisaba para ello. Pero no pudo regresar de Guipúzcoa hasta febrero de 1804. El 2 de marzo del mismo año se dio orden al Archivo de la Secretaría para que franqueara a Vargas toda la documentación que necesitara; en este mismo mes reclamaba Vargas a Hacienda los siete cajones de papeles que traía de su comisión y continuaban detenidos en la Aduana.

Las múltiples ocupaciones de Vargas, y tal vez las limitaciones impuestas a su obra, le impidieron cumplir este compromiso, aunque, al parecer, entre sus obras inéditas se encuentra una *Historia General de la Marina*, que no se imprimió.

Los acontecimientos políticos del período en que vivió contribuyeron, en ocasiones, a dificultar su camino, aunque en otras tuvo a su disposición medios suficientes para llevar a cabo sus proyectos.

En un informe de D. Martín Fernández de Navarrete sobre las colecciones de manuscritos referentes a la Historia de la Marina, firmado el 16 de agosto de 1823 —después del fallecimiento de Vargas Ponce— expone que en poder de éste estuvieron, hasta su muerte, la colección formada por Zalvide y la de Pedro de Leyva, además de la que el mismo Vargas había reunido en Cartagena, Tarragona y la costa de Guipúzcoa (3).

Vargas Ponce legó su colección a la Academia de la Historia, pero como

---

(3) M. N., Ms. 2437, doc. 5g.

Navarrete conocía el origen de ella, hizo presente a dicha entidad que los papeles referentes a Marina procedían, en parte, de las expresadas colecciones, y otra parte había sido recogida por Vargas cuando estuvo destinado en comisión para ello. Autorizado, pues, por la Academia hizo una selección de los documentos que correspondían a Marina y los entregó al Archivo de la Secretaría, de donde pasaron después al Depósito Hidrográfico.

La colección Vargas Ponce está formada por dos series de manuscritos: una con numeración romana —XXXIX volúmenes— y la otra con numeración arábiga —29 volúmenes— cada una de ellas con su inventario correspondiente.

De la primera ha publicado el Museo un catálogo muy cuidado, redactado por Pilar San Pío y María del Carmen Zamarrón, el año 1979.

La documentación de ambas series comprende desde el siglo XIV al XVIII, aunque se encuentran algunos de época anterior.

Los temas que abarca son, aproximadamente:

- Armadas.
- Armadores.
- Arsenales y Astilleros.
- Artillería.
- Bastimentos.
- Batallones de Marina.
- Buques.
- Cofradías.
- Combates.
- Comercio.
- Compañías.
- Construcción naval.
- Conventos e iglesias.
- Corso.
- Cuerpos de la Armada.
- Derechos de comercio y de puerto.
- Desertores.
- Encomiendas.
- Esclavos.
- Escuadras y flotas.
- Escuelas.
- Galeones, galeotas y galeras.
- Gremios y Hermandades.
- Hacienda.
- Infantería.
- Inventos.
- Maderas.
- Marinería.
- Matrículas.



- Montes y plantíos.
- Ordenanzas.
- Pensiones.
- Pertrechos.
- Pesca. La pesca de los vascos en Terranova. Pesca del atún y de la ballena.
- Piratas.
- Presas y represas.
- Presidarios y Presidios.
- Puertos.
- Sanidad.
- Sueldos.
- Testamentos.
- Transportes marítimos.

### **Colección Vázquez Figueroa.**

Como oficial del cuerpo general de la Armada, D. José Vázquez de Figueroa tuvo una brillante carrera, en la que llegó al empleo de teniente de navío el 5 de octubre de 1802.

Se le dio de baja en el cuerpo por Real Orden de 13 de noviembre de 1803, por haber sido elegido oficial de la Secretaría del Despacho de Marina, cargo en el que tuvo oportunidad de mostrar su capacidad organizativa en los servicios de la Administración General de la Armada.

Fue ministro de Marina en tres ocasiones, desde 1 de noviembre de 1810 a 18 de abril de 1813, de 24 de enero de 1816 a 14 de septiembre de 1818 y de 15 de enero de 1834 a 13 de junio de 1835.

De estos tres períodos conservó mucha documentación impresa y manuscrita y unas apuntaciones redactadas por él sobre los asuntos que durante cada uno de ellos habían sido objeto de su atención. Forman una colección de 30 manuscritos, ordenados e inventariados por él y legados a su fallecimiento al Depósito Hidrográfico. Los apuntes y documentos relativos al primer Ministerio constiruyen 2 manuscritos; los referentes al segundo son 14 manuscritos, y 14, igualmente, los del tercero.

El temario de estos manuscritos puede sintetizarse así:

- Organización de la Administración general de la Armada.
- Organización de los Cuerpos y servicios de la misma.
- Construcción naval.
- Arsenales y Astilleros.
- Industrias relacionadas con la construcción naval: su fomento.
- Política administrativa en América.
- Correos marítimos.
- Guardacostas.
- Política interior: sus exposiciones en las Cortes sobre el estado de la Marina y la necesidad de fomentar este importante servicio.

- Presupuestos de la Armada.
- Reglamentos y ordenanzas.
- Guerra carlista (1ª).

### Serie general.

La serie del Depósito Hidrográfico que se puede llamar general, es decir, formada por manuscritos que no constituyen colección, tiene un gran interés por la variedad de asuntos que en ella se encuentran. Tal vez los más importantes son los diarios formados en los viajes por mar y tierra por los oficiales de la Armada a quienes se confiaban las distintas comisiones. Pero eso depende siempre del tema que desea estudiar el lector.

Además de los manuscritos procedentes del Depósito Hidrográfico, forman parte de esta serie las adquisiciones que, en concepto de donación o compra, se incorporaron en diversas fechas a los fondos bibliográficos del Museo. De estas adquisiciones, sin embargo, hay algunas que por su contenido definido y numeroso, forman colección. Estas se estudiarán a continuación de esta serie.

Sin intentar hacer una enumeración exhaustiva de los temas que comprende, se pueden resumir, aproximadamente, así:

- Arsenales y Astilleros.—Organización. Personal. Ordenanzas. Cádiz, Cartagena, El Ferrol, Guarnizo, Habana, etc.  
Teoría de construcción naval: Camúñez, Churruca, Garrote, Gastañeta, Jorge Juan, Romero y Landa, Marqués de la Victoria.  
Cabullería, lonas, jarcias, cáñamo.
- Artillería.—Artillado de buques.  
Calibres de Artillería.  
Fábricas de Liérganes y la Cavada. Filiaciones de cañones. Puntería a bordo.  
Trabajos de: Churruca, González-Hontoria, Rovira y Vigodet (con planos).
- Astronomía.—Instrumentos: Astrolabios, cronómetros, cuadrantes, péndulo, relojes náuticos.  
Diarios de observaciones: Alcalá Galiano, Císcar, Churruca, Doz, Espinosa y Tello, Fidalgo, Jorge Juan, Malaspina, Mazarredo, Mendoza y Ríos, Tofiño, Vimercati, etc.  
Eclipses: su observación.  
Observatorios: Cádiz, Cartagena, El Ferrol. Planes de trabajos y de Estudios mayores.  
Padrones de longitudes y latitudes.  
Tablas astronómicas.  
Tratados.
- Bloqueo de Gibraltar. 1780-1782.
- Buques: Construcción.

Diarios de navegación (no es posible enumerarlos, ni siquiera en forma abreviada).

Listas de buques de la Armada.

Trabajos hidrográficos: Cuadernos de bitácora, diarios, derrotas y derroteros, enfilaciones en el Atlántico y Pacífico, costas de Europa, América y Filipinas, bajos, corrientes, marcaciones, sondas.

— Combates y batallas:

Comisiones especiales y expediciones científicas:

- Solano y Bote, José: Comisión de límites en el Alto Orinoco, 1754-1761.—Gobiernos de Venezuela y Santo Domingo y Comandancia del Apostadero de la Habana, 1763-1784. Con trabajos de Historia Natural y Etnografía.
- Alvear, Diego de: Comisión de límites de España con Portugal en América Meridional, 1783-1801 y 1784-1804. Trabajos hidrográficos y diarios de Aguirre, Inciarte, Oyarvide y de la Historia Natural de Félix Azara.
- Moraleda y Montero, José Manuel: Comisión hidrográfica para la construcción de las cartas geográficas de América del Sur, 1786-1804. Diarios y cartas.
- Córdoba y Lasso, Antonio de: Comisión de rectificación de los planos y cartas geográficas de Patagonia y Estrecho de Magallanes, 1785-1788. Diarios, etc. Observaciones etnográficas y políticas.
- Malaspina, Alejandro: Expedición científica alrededor del mundo, 1789-1794. (De los documentos de esta expedición ha hecho Lola Higuera un catálogo crítico de valor excepcional.)
- Alcalá Galiano, Dionisio: Investigación sobre el paso del N.O. con las goletas *Sutil* y *Mexicana*, 1792. Contiene también trabajos de Historia Natural y Etnografía.
- Churrua y Elorza, Cosme Damián: Comisión para rectificación de las cartas marítimas de América Septentrional y Antillas con los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*, 1792-1795.
- Fidalgo, Joaquín Francisco: Segunda comisión para rectificación de las cartas marítimas de América Septentrional, Antillas y Costa Firme, con los bergantines *Empresa* y *Alerta*, 1793-1804.
- Mopox y de Jaruco, Conde de: Comisión de Guantánamo para fomento de la costa E de la isla de Cuba. Diarios de navegación, relaciones geográficas y trabajos sobre botánica, zoología y geología. Caminos.
- Halcón y Mendoza, José María: Comisión hidrográfica de Filipinas, 1835-1839.
- Montero y Gay, Claudio: Comisión Hidrográfica de Filipinas, 1851-1870 y 1885.
- Cuerpos de la Armada: Organización. Reglamentos. Uniformes.
- Escuadra de Brest: Mazarredo y Gravina, 1799-1801.

— Expedición del Marqués de Casa-Tilly en América Meridional: Operaciones militares en la isla de Santa Catalina y la Colonia de Sacramento, 1776-1777.

— Expediciones y exploraciones en la costa NO de América:

Juan Pérez, 1774-1779.

Heceta y Bodega y Quadra, 1775.

Francisco Maurelle, 1775.

Bodega y Quadra y Arteaga, 1779.

Esteban Martínez y Esteban López de Haro, 1788.

Salvador Fidalgo, 1790.

Francisco Eliza, 1792-1793.

Jacinto Caamaño, 1792.

— Guardiamarinas: Expedientes de limpieza de sangre. Compañía. Academias. Colegio Naval. Listas de Jefes, Maestros y Empleados. Listas de Guardiamarinas. Promociones. Reglamentos. Programas y planes de estudios. Uniformes.

— Guerras: Independencia, 1808-1814.—Con Estados Unidos, 1898.— Civil española, 1936-1939.

— Hojas de servicios: Copias y fotocopias. Alguna original.

— Jardín Botánico de Cartagena.

— Montes: Fomento. Cortes. Maderas.

— Ordenanzas.

— Pesca y pesquerías.

— Puertos.

— Real Compañía Marítima, 1792.

— Sanidad.

— Submarino Peral.

— Trabajos y estudios de Alvaro Guitián: Táctica y Estrategia.

— Trabajos y estudios de Casimiro Vigodet sobre: Construcción naval. Estado de la Marina, 1834. Dirección y gobierno de la Armada, 1844. Dictámenes e informes, 1804-1852. Noticias históricas siglos XIV-XIX. Relaciones de buques y Armadas, siglos XVI-XIX.

### Colección Enrile.

D. Pascual de Enrile y Alsedo —que inició su carrera en la Armada como guardiamarina el año 1788— prestó sus servicios alternativamente en el Ejército y en Marina en distintas oportunidades.

Era capitán de fragata cuando el 8 de febrero de 1811 fue destinado a un Cuerpo de Ejército con el grado de coronel. Durante la guerra de Independencia tomó parte en numerosas acciones y fue promovido en Ejército al grado de brigadier el 24 de febrero de 1814.

Por Real Orden de 24 de septiembre del mismo año 1814 se le confirió el mando en jefe de la expedición marítima que se organizaba para Ultramar

y debía transportar a las fuerzas de Ejército que, al mando del general Morillo, debían operar en el territorio al que iban destinadas. Otra Real Orden de 16 de octubre inmediato le concedió la reincorporación a la Armada en la misma clase de brigadier.

La expedición salió de Cádiz el 18 de febrero siguiente y, conforme a las instrucciones que abrieron ambos jefes en la mar, se dirigieron a la Costa Firme. Llegaron a Cumaná en abril del mismo año y el 9 de mayo de 1817 entró de regreso Enrile en el puerto de Cádiz, después de una larga campaña de más de dos años. Por Real Orden de 2 de abril de 1815 había sido promovido al empleo de mariscal de campo.

En 1827 fue nombrado segundo cabo de las islas Filipinas, y el 17 de febrero del mismo año se le declaró también Comandante de Marina interino de aquel Apostadero.

Cuando D. Mariano Ricafort cesó en el Gobierno y Capitanía general de Filipinas, fue nombrado Enrile para desempeñar estos cargos, que sirvió desde finales de 1830 hasta comienzos de 1835, en que llegó a las islas su sucesor. Su renuncia a ellos había sido aceptada el 24 de marzo de 1834.

Enrile conservó documentación de todos los destinos que obtuvo, pero la mayor parte de la que forma la colección, que fue donada por sus herederos en el año 1935, corresponde a los años que permaneció en Filipinas.

Desde su llegada a estas islas el año 1828 trabajó sin descanso para fomentar su desarrollo, tanto en cuanto a medios de comunicación interior, mediante proyectos y construcción de caminos, como en los servicios costeros de los buques, la construcción naval, mejora de la agricultura, de la administración local, servicios religiosos y hospitalarios, etc.

Quiso conocer las distintas tribus que formaban la población indígena y mantuvo un estrecho contacto con los jefes locales y los párrocos de los pueblos para obtener datos estadísticos fiables de las distintas razas que formaban la población, sus costumbres e incluso sus necesidades; las producciones de tabaco, maíz, maderas y otros cultivos. También recogió en su despacho los informes dados en diversas épocas por distintos individuos sobre estos aspectos que le interesaba conocer.

Cuando regresó a España trajo consigo toda esta documentación en su voluminoso equipaje, y como se retiró muy pronto a un cortijo que había adquirido en Andalucía, tuvo allí espacio suficiente para conservar estos recuerdos.

No es fácil adivinar los manuscritos que fueron incorporados al Archivo del Museo en los años en que fue entregada la colección, ni en los años inmediatamente posteriores a la guerra, pero, en apariencia, se incorporaron al Museo los muebles, las armas indígenas y los modelos de buques entregados y se depositaron los papeles en una estantería para más adelante.

A partir del año 1958 se encuadró una parte de esta documentación con el título de Filipinas. Comprende, aproximadamente, 29 manuscritos sobre el estado administrativo, social y religioso de las islas desde 1760 a 1835.

Otra parte se encuadernó más tarde, con el título ya de *Colección Enrile*: está formada por 23 manuscritos, de los que algunos se ocupan de los mismos temas que la anterior; otros se refieren a la vida militar, social y política de D. Pascual y a la familia de este general; hay 5 manuscritos con documentos relativos al Regimiento expedicionario que pasó a Nueva Granada al mando de D. Pablo Morillo. La documentación de estos 5 manuscritos es de los años 1815-1826.

Finalmente se encuadernaron con el título de Filipinas. Moneda falsa, 7 manuscritos de documentación relativa a este problema que surgió entre 1830-1835 y a los medios que se utilizaron para su resolución.

### Colección Fernández Duro.

No es posible resumir en pocos renglones la vida de este ilustre marino, D. Cesáreo Fernández Duro, que desempeñó con acierto los destinos propios de su carrera, tuvo cargos de responsabilidad en el gobierno y administración de La Habana y en el Ministerio de Marina. Fue jefe de la Comisión de arbitraje sobre los límites entre Venezuela y Colombia y formó parte también de la Comisión nombrada para determinar los límites entre las posesiones españolas y francesas del África occidental.

Fue además historiador de excepción, y a él se deben obras como *La Marina de Castilla*, *La Armada española desde los Reyes Católicos*, *La conquista de las islas Azores* y las *Disquisiciones Náuticas* —por no citar más que algunas de ellas—, que son de consulta obligada para todos los que posteriormente han escrito o quieren saber algo sobre los muchos temas por él trabajados.

La documentación donada por sus herederos al Museo Naval comprende 59 manuscritos, que han sido puestos en servicio en fechas muy diversas. Los temas que tratan han sido utilizados, en su mayor parte, para sus propios estudios. Se pueden citar:

- Documentos relativos al trabajo que realizó en el Ministerio en los años 1864-1865.
- Copia de documentos de los siglos XVI-XIX.
- Correspondencia literaria.
- Informes a la Academia de la Historia.
- Manuscritos de su obra *La pesca en España. Pesca de almadrabas*, 1872.
- Exposición a la Superioridad sobre la creación de una Revista Naval, 1874.
- Trabajos para la localización de Santa Cruz de Mar Pequeña, 1878.
- Comisión de límites entre Venezuela y Colombia, 1884-1888.
- Comisión de límites entre las posesiones españolas y francesas en África Occidental, 1886-1891.

### Colección Cincúnegui.

En la década de los años 60, la señora de Caro donó a la Biblioteca del Museo Naval una colección de documentos de la familia Cincúnegui, de la que era descendiente; se referían principalmente a la carrera militar de D. Manuel de Cincúnegui y Fernández de los Senderos, D. Guillermo Chacón y Maldonado y D. Joaquín Cincúnegui y Marcó, aunque había también noticias de otros marinos de la familia. Encuadernados los documentos, al poco tiempo formaron una serie de 10 manuscritos, que comprenden los años 1826 a 1914, aproximadamente.

D. Manuel de Cincúnegui y Fernández de los Senderos (1808-1856) tuvo una vida militar relativamente corta: en 1826 ingresó como guardiamarina; en 1836 pasó al Cuerpo de Artillería de Marina con el grado de capitán y, destinado en el Ejército del Centro, tomó parte en la primera guerra Carlista; tenía el grado de coronel cuando solicitó volver al Cuerpo General en 1847 y se le concedió el reingreso con el empleo de capitán de fragata y destino en los Tercios Navales; en 1853 ascendió a capitán de navío; era Secretario de la Capitanía general del Departamento de Cádiz cuando le sorprendió la muerte, *de enfermedad natural*, en el punto de su destino.

D. Guillermo Chacón y Maldonado (1813-1899) tuvo, por el contrario, una larga carrera. Ingresó como aventurero en 1828 y alcanzó el empleo de almirante en 1891, aunque había pasado al a reserva en 1885. Después de esta fecha estuvo encargado de redactar unas Ordenanzas de la Armada, labor que concluyó en 1893, y en el año siguiente fue nombrado Presidente de la Comisión Codificadora, destino que desempeñó hasta su fallecimiento.

D. Joaquín Cincúnegui y Marcó (1845-1914) ingresó como aspirante en 1856, y en 1912 alcanzó el empleo de almirante. Tomó parte en la campaña de Africa entre 1859-1860, en la del Pacífico entre 1864-1867 y en la de Cuba en los años 1869-1871 y 1874-1876; fue a Filipinas con el mando del crucero *Don Juan de Austria*, y con el del *Infanta María Teresa* a la inauguración del canal de Kiel; desempeñó varios destinos en el Ministerio de Marina y Junta Consultiva de la Armada y era Jefe de la Jurisdicción Central del Ministerio cuando falleció.

En la Colección se pueden encontrar noticias sobre:

- Artillería de Marina: Cuerpo, Torpedos y junta de Torpedos.
- Combate y apresamiento de la *Covadonga* por la corbeta chilena *Esmeralda*.
- Contrabando.
- Crucero *D. Juan de Austria* y su destino en Filipinas.
- Crucero *Infanta María Teresa*: descripción del buque, varada y sumaria.
- Guerras carlistas.
- Defensas submarinas.
- Historia de los diques de La Carraca.
- Informes sobre organización de los Cuerpos y servicios de la Armada.
- Movimientos revolucionarios de Cartagena en 1844.

- Ordenanzas de Arsenales.
- Reglamento del Colegio Naval.
- Reglamento de Contabilidad de Arsenales.
- Reglamento para el régimen y gobierno interior de las dependencias del Ministerio de 1860.
- Reglamento de navegación del canal de Suez.
- Reglamento de navegación para el puerto de Aden.
- Revolución de 1868 y asuntos políticos posteriores.
- Tercios navales.

### Colección A. Mazarredo.

Esta gran colección documental fue donada al Museo Naval por Carmen de Mazarredo y de la Rica el año 1973, con la condición de que constara como Colección Antonio de Mazarredo, hermano suyo que siempre había pensado legarla a la Armada, pero había muerto sin llevar a cabo su propósito.

Fundamentalmente, está formada por los papeles reunidos por el teniente general de la Armada D. José de Mazarredo y Gortázar, tatarabuelo de la donante, a través de sus variados destinos. La biografía de este general—uno de los más ilustres e ilustrados de su tiempo— consta en todas las enciclopedias, además de haber sido objeto de estudios monográficos, por lo que en esta ocasión no es preciso incluirla aquí.

La Colección consta de 65 manuscritos encuadernados cada uno con su índice correspondiente; se procuró establecer en ellos cierta unidad de contenido, aunque no siempre se haya logrado. Para servicio de los lectores hay un inventario mecanografiado, en espera de concluir los índices onomásticos, de buques y de asuntos que facilitarán su manejo.

Los temas de estos manuscritos son:

- Diario de navegación de la fragata *Santa Rosalía* en 1774, por D. José de Mazarredo.
- Noticia de la navegación de la fragata de guerra titulada *Santa Rosalía* en el año 1774. Manuscrito original de D. José de Mazarredo, que fue publicado en 1913 por su biznieto, Antonio de Mazarredo y Allendesalazar.
- Libro de órdenes de la Escuadra de D. Luis de Córdoba, 1781-1782.
- Diarios de navegación y trabajos hidrográficos.
- Paz de Argel, 1785.
- Diario de acaecimientos del navío *Conde de Regla* en 1790, por D. José de Mazarredo.
- Observaciones astronómicas, 1772-1806.
- Correspondencia con el Ministro de Marina, Marqués González de Castejón, sobre prácticas de los guardiamarinas, comisión de persecución de corsarios argelinos, transporte de pedreros, etc., con el navío *San Juan Bautista* en el Mediterráneo, 1777-1779.



- Correspondencia e informes, 1780-1794.
- Correspondencia sobre varios asuntos de Marina, 1784-1799.
- Correspondencia con D. Antonio Valdés, Ministro de Marina, sobre asuntos de la Escuadra del Océano, del mando de Mazarredo, en 1795.
- Correspondencia con el Ministro de Marina, el Príncipe de la Paz y el capitán general de Cartagena sobre asuntos de la Escuadra del Mediterráneo, del mando de Mazarredo, 1795-1796. 2 Ms.
- Correspondencia con el Director General de la Armada, 1795-1796. 4 Ms.
- Correspondencia con el capitán general del Departamento de Cartagena sobre asuntos de la Escuadra del Mediterráneo, 1795-1796. 3 Ms.
- Correspondencia de Mazarredo durante el bloqueo de Cádiz, 1797-1798. 2 Ms.
- Correspondencia con D. Mariano Luis de Urquijo sobre asuntos de la Escuadra combinada y proyecto de reconquista de Mahón, 1789.
- Escuadra combinada, 1799. 2 Ms.
- Correspondencia sobre la comisión de París, 1800. 2 Ms.
- Correspondencia de Gravina con Mazarredo sobre la Comisión de Brest, 1799-1801. 4 Ms.
- Correspondencia de Mazarredo sobre asuntos varios, 1801-1812.
- Dictamen de Mazarredo sobre el plan para la formación de un Atlas marítimo de la América septentrional.
- Manual de señales de costa y de la torre vigía de Cádiz.
- Rudimentos de Táctica Naval. 2 Ms.
- Táctica y señales, 1778-1799. 2 Ms.
- Construcción Naval.
- Baterías flotantes.
- Enseñanza de los guardiamarinas.
- Venta del parque antiguo de Artillería de Cádiz, construcción del nuevo e incidencias sobre el asunto, 1789-1790.
- Nueva Recopilación de Ordenanzas, encomendada a Mazarredo. Contiene exposiciones, extractos, índices, consultas y resoluciones, 1786-1796. 12 Ms.
- Vizcaya: Exposiciones de la villa de Bilbao en 1802; correspondencia de Mazarredo como Ministro de Justicia de José Napoleón, decretos de este último y correspondencia como Ministros de Marina, en 1808; expedientes sobre beneficios eclesiásticos del señorío de Vizcaya de 1819-1825; Patronatos y Juntas generales de Patronos, 1772-1841. 3 Ms.
- Representación de Mazarredo a Carlos IV sobre su ostracismo en Bilbao, 1804.
- Biografía del General de Marina D. José de Mazarredo y Gortázar, por su biznieto D. Antonio de Mazarredo y Allendesalazar.
- D. José de Mazarredo y Gortázar. Su comisión en París, 1799-1801, por su biznieto D. Antonio de Mazarredo y Allendesalazar.
- Copias de documentos de la familia Mazarredo, 1779-1801.

- Papeles de familia, 1760-1917. 2 Ms.
- Encomienda de Castellanos, en la Orden de Calatrava, concedida a Mazarredo en 1785. Con documentación hasta 1810. 3 Ms.

### Colección Guillén.

D. Julio F. Guillén y Tato (1897-1972) tuvo una personalidad extraordinariamente acusada. Para todos los que le conocieron y trabajaron con él tiene grandes dificultades resumir su vida en una pocas líneas: es posible que la pequeña biografía que a continuación sigue no logre reflejar sus rasgos con acierto, pero, al menos, se puede intentar.

Con frecuencia decía que en su infancia tuvo veleidades de hacerse sacerdote y había pasado algún tiempo en el seminario: no puede asegurarse que esto fuera cierto, pero sí, en cambio, puede decirse que el latín no se le había pegado mucho en esta experiencia. En todo caso, ingresó como aspirante en la Armada en 1914. Cuando era guardiamarina comenzó a visitar con cierta asiduidad el Archivo del Departamento de Cádiz, que tenía una gran riqueza documental, y en el que podía bucear a placer, pues eran muy pocas o ninguna las restricciones que los encargados de este Archivo ponían a los que usaban el botón de ancla, fuera cual fuese su empleo; allí nacieron sus aficiones de historiador.

El 1 de enero de 1919 ascendió a alférez de navío y fue destinado al transporte *Almirante Lobo*, en el Departamento de El Ferrol. El período de casi dos años que sirvió en este destino tuvo pocos encantos para él.

El 18 de noviembre de 1920, una Real Orden convocaba un concurso para los marinos que quisieran seguir el primer curso de aviación naval que se iba a organizar. El 26 del mismo mes presentó su instancia con la documentación requerida y, aprobado en el concurso, embarcó el 25 de agosto de 1921 en el crucero *Río de la Plata*, donde se llevarían a cabo los cursos expresados. Había ascendido a teniente de navío el 26 de febrero inmediato anterior.

El 16 de mayo de 1922 pasó al *Dédalo*, donde iba a terminar sus estudios de aviación. El 23 de septiembre del año siguiente, junto con el también teniente de navío Manuel de la Sierra Bustamante, ambos ya en posesión del título de *Pilotos de Aerostación*, tomaron parte en una competición internacional de viaje en globo Copa Gordón-Bennet, en la que todos los participantes sufrieron algún revés, y por la que, más adelante, les dieron una medalla.

En los años siguientes permaneció en destinos de aeronáutica en Barcelona, con ocasionales comisiones en Madrid. Estaba comisionado en la capital cuando el 7 de marzo de 1928 le dieron el destino de auxiliar interino del Negociado 1.º de Campaña, con el encargo, además, de continuar su comisión. En julio del mismo año se le concedió una subvención para publicar su trabajo sobre *Iconografía Marítima Española*. En estas fechas acudía con frecuencia al Museo Naval, donde pudo consultar los textos que le

permitieron idear los planos de una carabela *Santa María* que se construyó en Barcelona para la exposición de Sevilla de 1929.

Ascendió a capitán de corbeta en 23 de abril de 1929, y el día 29 fue nombrado comandante de la carabela. En este mismo año consiguió una pequeña subvención para la 2.<sup>a</sup> edición de su estudio *La carabela Santa María*. El 30 de enero de 1930 obtuvo el destino de Subdirector del Museo, sin dejar de atender el que tenía en la Dirección de Aeronáutica; el 9 de agosto inmediato tuvo que tomar posesión, sin embargo, del cargo de 3.<sup>er</sup> Comandante del crucero *Miguel de Cervantes*, para el que había sido nombrado.

Desembarcó de este crucero el 16 de agosto de 1931 porque le habían designado Jefe del Negociado 2.<sup>o</sup> de la Dirección de Aeronáutica el día 9; seguía también como Subdirector del Museo Naval, aunque en la segunda mitad de 1933 ascendió a Director; y conservó estos destinos hasta que, iniciada la guerra civil, tuvo que refugiarse en una embajada.

El 26 de febrero de 1939 ascendió a capitán de fragata y, dos años más tarde, a capitán de navío en la Escala Complementaria. En 1959 alcanzó el empleo de contralmirante en la misma escala. El 20 de diciembre del año 1941 fue repuesto en su cargo de Director del Museo. El 20 de febrero de 1944 tuvo también la Dirección de la Biblioteca Central y, algún tiempo después, la del Archivo Central. En este último período se le presentó la oportunidad de trasladar al palacio de los Marqueses de Santa Cruz, de Viso del Marqués, la documentación antigua del Archivo Central, cuya capacidad se había superado y ya no podía admitir la que se acumulaba en las Dependencias del Ministerio. Pero ésta, como diría Kipling, es otra historia.

Sus numerosas publicaciones de carácter histórico y los contactos que había establecido con los Centros de investigación e individuos representativos de la cultura americanista en éste y en el nuevo continente le hicieron miembro de la Real Academia de la Historia, de la que fue después elegido Secretario perpetuo; sus trabajos e interés en la lingüística marinera de todos los tiempos le llevaron después a la Española.

En el período de su Dirección, el Museo Naval de Madrid adquirió un gran prestigio, nacional e internacional, como centro de estudios históricos; prestigio que conserva en la actualidad y a todos corresponde cultivar.

La colección documental que lleva su nombre comprende temas muy diversos, que a veces coinciden con los de la serie general. Son, entre otros:

- Arsenales.
- Banderas.
- Batallones y Brigadas.
- Biografías y noticias biográficas de marinos.
- Buques y personajes de la Armada: colección de clichés y fotografías.
- Cartagena.
- Construcción naval.
- Copias mecanografiadas de diarios y documentos.

- Copias fotográficas de documentos de Jorge Juan del Archivo de Simancas.
- Copias fotográficas de documentos del Archivo de Fernández de Navarrete, en Abalos: correspondencia.
- Copias fotográficas sobre el establecimiento de litografía de la Armada.
- Cuerpos de la Armada.
- División O'Neill en el Mediterráneo.
- Epistolario.
- Escuelas Marineras. Proyecto de 1791.
- Escuelas de náutica.
- Escuelas de San Telmo.
- Estados de Fuerza y Vida de Escuadras.
- Estudios e informes.
- Expedientes de limpieza de sangre del Cuerpo del Ministerio.
- García Franco, Salvador.—Trabajos publicados e inéditos sobre Astronomía, Astrolabios y Cuadrantes.
- Guardiamarinas.
- Inventos.
- Maniobra.
- Ordenanzas generales de la Armada de 1748: antecedentes sobre su redacción por D. Joaquín Aguirre.
- Organización de la Armada.
- Pasaportes.
- Saludos y honores.
- Torpedo Bustamante.
- Trafalgar: Gravina. Regreso de la Escuadra.
- Uniformes y vestuario.
- Vocabulario marineró.

Este vocabulario constituyó siempre una fuente de discordias, pues el almirante tenía encargado a todo el personal del Museo que incluyera en él una ficha cuando encontrara una palabra que no fuera de uso corriente. Como la redacción de la ficha no siempre incluía todos los datos necesarios, en el momento de utilizarlo, el redactor supuesto siempre era objeto de severas recriminaciones por parte del que lo había querido aprovechar.

## BIBLIOGRAFIA

Además de los expedientes personales de los jefes de la Armada que se citan y se conservan en el Archivo General de Marina *Don Alvaro de Bazán*, del Viso del Marqués —a excepción del expediente del almirante Guillén, que se halla en el Archivo Central y no ha sido consultado—, se han utilizado los Ms. 1.032; 1.047; 1.742; 2.107; 2.163, y 2.437, doc. 5g de este Museo Naval.



DOS LIBROS  
DE COSMOGRAPHIA

Compuestos nuevamente por Hiero-  
nymo Cirava Tarragonès.



CON EL TIEMPO  
GIRAVA

Impreso en Milan el Año de .M. D. LVI.  
Con Privilegio, Por .X. Años.

# LA ULTIMA BATALLA DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA NO FUE YORKTOWN. LA EXPEDICION HISPANO-NORTEAMERICANA A LAS BAHAMAS EN 1782

Eric BEERMAN

Traducido por: Conchita BURMAN

Los libros de historia citan generalmente, como última batalla de la guerra de independencia norteamericana, la rendición de Lord Cornwallis en Yorktown (EE. UU.) en el mes de octubre de 1781. Sin embargo, siete meses después de este épico combate, barcos de guerra de la marina española y del estado norteamericano de Carolina del Sur, al mando del comodoro Alexander Gillon, escoltaban a los infantes de marina y soldados españoles, a las órdenes del general Juan Manuel Cagigal, desde La Habana a Nassau (Bahamas), donde los británicos se rindieron el 8 de mayo de 1782. El tratado de París, firmado el año siguiente, convirtió esta poco conocida expedición conjunta en la verdadera última campaña de la guerra, que bien merece ser recordada y cuyo bicentenario acaba de cumplirse el año 1982, sin pena ni gloria.

El archipiélago de las Bahamas o Lucayas está adquiriendo un preeminente interés histórico con la conmemoración del V Centenario del primer viaje de Colón y su desembarco en Guanahaní (San Salvador) a sólo 300 kilómetros al sureste de Nassau.

Durante la colonización española de las Américas, las Bahamas jugaron un papel menor, pero en el siglo XVII la Gran Bretaña les concedió gran importancia. Los ingleses instalaron su primer fuerte en la isla Eleuthera, posteriormente descubrieron al oeste un puerto natural de mejores condiciones que denominaron isla Nueva Providencia, convirtiéndose en el centro británico de las Bahamas. Donde, a causa del pillaje de los corsarios, el gobernador inglés construyó en 1695 un fuerte, al que llamó Nassau en honor del Rey Guillermo III, Príncipe de Orange-Nassau. Conservaron el archipiélago hasta el comienzo de la guerra de independencia norteamericana, cuando John Paul Jones participó en la breve conquista a Nassau en



Copia del retrato del Brigadier Don Juan Manuel de Cagigal, que se encuentra en el Archivo de Miranda, Tomo IV, folio 5 de sus Vistas. Cagigal es el grande amigo y protector de Miranda. En el retrato escribió éste de su puño y letra: *Piratarum debellator. Y al pie: Sacrifiant sa vie à son Pays, à l'Etat — Cagigal est l'amour du Peuple, et du Soldat.*

(Biblioteca Nacional. Madrid.)

1776, una de las primeras operaciones de la historia naval de los Estados Unidos.

España, con sus propias colonias, vio inicialmente con desagrado cualquier levantamiento americano contra un país europeo, aunque pronto el Rey Carlos III dio mayor importancia a la derrota de su rival británico Jorge III, para asegurarse una mejor posición en el pacto borbónico con

Francia. Así, cuando estalló la revolución norteamericana, la Corte de Madrid, en 1776, ayudó a los colonos con dinero, armas y municiones que fueron enviados desde la colonia española de Luisiana, por los ríos Misisipi y Ohio, hasta fuerte Pitt (Pittsburgh). La guerra en apoyo de los Estados Unidos se declaró en junio de 1779. En un principio, la mayor parte de los esfuerzos bélicos de España se concentraron en Europa en un vano intento de recuperar Gibraltar. Al fracasar éste, Carlos III planteó una nueva estrategia, convirtiendo las Américas en el principal teatro de operaciones. Los objetivos del Rey español eran: despejar de tropas británicas el norte de Nueva Orleans, en Luisiana, tomar Mobila y Pensacola, expulsar al enemigo de las costas caribeñas en Centroamérica, afianzarse en Caracas, Cartagena de Indias y Portobelo y capturar Jamaica y las Bahamas (1).

El general Bernardo de Gálvez, gobernador de Luisiana, cumplió eficazmente sus cometidos inmediatos, tomando los tres fuertes británicos cercanos a Nueva Orleans —en Baton Rouge, en Natchez y en Manchac (2)—, con lo que su atención se dirigió al siguiente objetivo en la costa del golfo de Méjico —el fuerte Carlota en Mobila—, que cayó en marzo de 1780 después de un intenso asedio; y lo mismo ocurrió con Pensacola en mayo del año siguiente (3).

Cinco meses después de la toma de Pensacola, y a 1.300 kilómetros al noroeste, Lord Cornwallis se rendía en Yorktown a las fuerzas conjuntas franco-norteamericanas. Las negociaciones de paz comenzaron en Francia, aunque la guerra continuaba a ambos lados del Atlántico.

Los militares españoles habían cumplido con éxito las órdenes de Carlos III: desapareció la amenaza sobre Nueva Orleans; Mobila y Pensacola cayeron en manos españolas; se expulsó al enemigo de Centroamérica y se mantuvieron Caracas, Cartagena y Portobelo. Sólo dos objetivos de vital importancia quedaban pendientes: Jamaica y las Bahamas. En éstas se centró inicialmente la atención del Rey, ya que eran el paraíso de los corsarios, quienes causaban considerables bajas en los barcos españoles que navegaban por el Atlántico y por el Caribe; incluso se permitieron hostigar una invasión española a Jamaica (4).

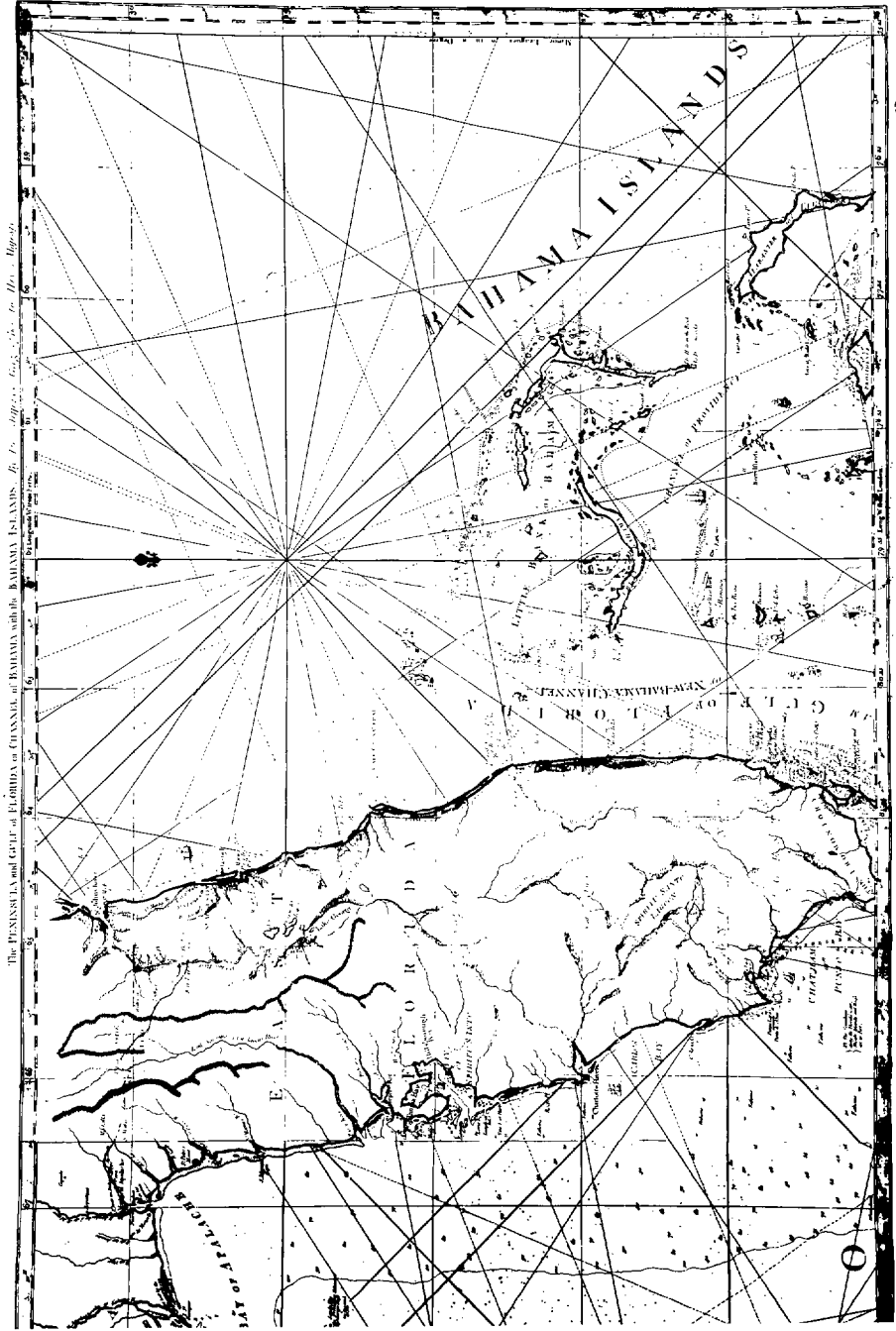
(1) *Plan de operaciones. Marqués de González de Castejón, Ministro de Marina, a José Solano.* El Pardo, 8 de abril de 1780. Archivo General de Indias (A. G. I.), Santo Domingo (S. D.), leg. 2.086. Para un breve ensayo sobre la expedición a las Bahamas véase Eric Beerman: *The 1782 American-Spain Expedition to the Bahamas.* Proceedings. Annapolis: Instituto de Marina de los Estados Unidos. Núm. 104/12/910. Diciembre, 1978, págs. 86-87.

(2) *Relación de la campaña que hizo D. Bernardo de Gálvez contra los ingleses en la Luisiana. Septiembre, 1779.* Gaceta de Madrid, 31 de diciembre de 1779.

(3) *Diario que yo, D. Bernardo de Gálvez, brigadier de los Reales Ejércitos, gobernador de la provincia de Luisiana y encargado por S. M. de la expedición contra Pensacola y la Mobila formó de los acaecimientos que ocurren en ella...* Mobila, 2 de enero de 1780 a 18 de marzo de 1780. Archivo General de Simancas, Guerra Moderna, leg. 6.912. Publicado en Gaceta de Madrid, n.º 40, 20 de junio de 1780, págs. 435-451.

(4) *Plan de operaciones. González de Castejón a Solano.* El Pardo, 8 de abril de 1780. A. G. I., S. D., leg. 2.086. Y *José de Gálvez a Diego Navarro.* San Lorenzo del Escorial, 18 de octubre de 1780. A. G. I.: Papeles procedentes de Cuba (P. C.), leg. 1.290.





(Biblioteca Nacional. Madrid.)

Bernardo de Gálvez, con el respaldo de su poderoso tío, el ministro de Indias José de Gálvez, consiguió el mando de todas las fuerzas militares en el Caribe. Su plan inicial era la invasión simultánea de Jamaica y las Bahamas, reservándose el mando de la primera, para la que contaba con fuerzas terrestres y navales de España y Francia, concentradas en Guarico (Cap-Haitien), en la costa norteña de la isla *Hispaniola*. Era intención de Gálvez que el jefe de la invasión anfibia de las Bahamas fuera el almirante José Solano, que había mandado con éxito las fuerzas navales de la batalla de Pensacola, recibiendo como consecuencia el título de Marqués del Socorro. Ambos pasaron juntos el Año Nuevo en La Habana y Gálvez decidió nombrar al capitán general de Cuba, Juan Manuel de Cagigal, comandante en jefe del asalto anfibia a Nassau, porque Solano, que desconocía el litoral de las Bahamas, prefería, al igual que Gálvez, participar en la operación más importante: Jamaica (5).

El ataque a Nassau, a 600 kilómetros al noroeste de La Habana, exigía una flotilla de barcos de guerra y transporte, con la que no podía contar Cagigal, ya que iba a ser empleada por Solano en la toma de Jamaica (6). Sin embargo, Cagigal aceptó el desafío, al encontrarse anclados en La Habana el *South Caroline* (7) del comodoro Alexander Gillon, con ocho pequeños barcos de combate y doce de transporte, todos de la marina estatal de Carolina del Sur (8), que habían arribado alrededor del Año Nuevo de 1782 (9). Pensó que esta fuerza naval podía ofrecerle la escolta necesaria para el transporte de los 2.500 infantes de marina y soldados destinados al ataque de Nassau (10), por lo que llegó a un acuerdo con Gillon, alquilando los barcos americanos por diez pesos y cuatro reales por tonelada mensual hasta ocho días después de la conquista de las Bahamas e incluyendo una gratificación por la rendición (11). La conquista de Nassau era importante

(5) *Bernardo de Gálvez a José de Gálvez*. La Habana, 1 de enero de 1782. A. G. I. Indiferente General (I. G.), leg. 1.578. Para un estudio sobre José Solano en Pensacola, véase Eric Beerman: *José Solano, Marqués del Socorro, y la Armada en la batalla de Pensacola en 1781*. Revista General de Marina n.º 204, junio de 1983, págs. 903-910.

(6) *Bernardo de Gálvez a Juan Manuel de Cagigal*. La Habana, 20 de enero de 1782. A. G. I., S. D., leg. 2.085 bis. Y *Consejo, 1785. El Sr. Fiscal con el teniente general D. Juan Manuel de Cagigal sobre la conquista de la isla de la Providencia* (aquí en adelante citado como *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*). Archivo Histórico Nacional (A. H. N.), Consejo de Indias, leg. 20.170, n.º 4.

(7) La marina estatal norteamericana tiene su origen en la flota mercante, ya que, durante la guerra de la independencia, muchos de estos barcos se hicieron al corso; este hecho fue de vital importancia, llegando a constar de 2.000 buques armados y 70.000 marineros. Posteriormente, algunos de los nuevos estados incorporaron estos corsarios para formar su propia *marina estatal*. Este es el caso del *South Caroline*.

(8) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 21 de enero de 1782. A. G. I., S. D., leg. 2.085 bis.

(9) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 14 de marzo de 1782. A. G. I., S. D., leg. 1.234.

(10) *Juan Ignacio de Urriza* (Intendente de La Habana) *a Martín Mayorga* (Virrey de Nueva España). La Habana, 20 de abril de 1782. A. G. I., I. G., leg. 1.579.

(11) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 20 de abril de 1782. *Ibidem*.

porque, una vez capturado, sería un excelente punto de observación del movimiento de los barcos británicos que se dirigiesen, bien desde Nueva York, bien desde Charleston (Carolina del Sur), a atacar La Habana, indefensa debido a las expediciones de Jamaica y las Bahamas.

Cagigal comentó a Gálvez el gran conocimiento que Gillon poseía de las aguas que bañaban las Bahamas, así como de la ruta a través del poco navegado y dificultoso canal noroccidental de Providencia, cuya utilización, en vez de las más conocida ruta oriental a Nassau, ofrecía una oportunidad para atacar por sorpresa (12). Antes de salir de La Habana hacia Guarico, Gálvez notificó el nombramiento de Cagigal y la proyectada escolta de Gillon a su tío, el ministro de Indias, mencionando que el buque insignia de Gillon, el *South Caroline*, tenía un (...) *armamento superior al de cualquier otra embarcación de su clase* (...) (13).

Seguro de que el asalto a Nassau se encontraba en buenas manos. Bernardo de Gálvez abandonó el puerto habanero con dos barcos de apoyo, tres fragatas y diez barcos de transporte; llevaba 1.500 hombres con destino a Guarico con el fin de preparar la invasión a Jamaica (14). El propio José Solano partió de La Habana el 5 de marzo con el mismo rumbo. al frente de ochenta barcos de transporte, con un total de 6.000 hombres y ocho navíos, lo que hacía aún más necesaria la presencia de Gillon para el éxito de la misión encomendada a Cagigal (15).

Durante los preparativos del ataque a las Bahamas, Gillon tuvo una controversia con el Marqués de Vanmarck, coronel del regimiento de infantería *Flandes*, que acusó al comandante americano de intentar utilizar soldados de su regimiento para servir a bordo del *South Caroline* (16). Hacía ya casi cuatro años que los barcos navegaban alejados de su puerto, Charleston, con el consiguiente problema de mantener las tripulaciones. Gillon escribió a Cagigal negando éstas alegaciones del comandante del regimiento de Flandes (17). Mientras tanto, Gálvez, en Guarico, mostraba su preocupación por las diferencias que existían en La Habana sobre la invasión a las Bahamas, y pensó que sería mejor cancelar el asalto a Nassau y dar priori-

---

(12) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 21 de enero de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*.

(13) *Bernardo de Gálvez a José de Gálvez*. La Habana, 23 de enero de 1782. A. G. I., S. D., leg. 1.234.

(14) *Bernardo de Gálvez a Cagigal*. Guarico, 12 de marzo de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*. Y *Courier de l'Europe Gazette Anglo-Françoise*. Londres, 7 de junio de 1782, pág. 365.

(15) *Relación de las embarcaciones destinadas a las Bahamas. Urriza a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 12 de marzo de 1782. A. G. I., S. D., leg. 2.084. Y *noticias de los barcos de la expedición del Sr. Dn. Josef Solano que han arribado. Urriza a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 15 de marzo de 1782. A. G. I., I. G., leg. 1.579.

(16) *Vanmarck a Cagigal*. La Habana, 5 de abril de 1782, y Guarico, 24 de mayo de 1782. A. G. I., I. G., leg. 1.580.

(17) *Gillon a Cagigal*. La Habana, 5 de abril de 1782. *Ibidem*.

dad a la toma de Jamaica enviando desde Cuba a Guarico todos los barcos y hombres disponibles (18).

Desconocedor Cagigal de la decisión de Gálvez, continuó con los preparativos para la toma de Nassau, enviando a éste una relación de tropas, barcos y artillería destinados a las Bahamas (19), a lo que Gálvez contestó ordenándole la suspensión de la expedición y la incorporación de sus unidades militares a Guarico para el asalto a Jamaica. Aparentemente, Cagigal tampoco recibió esta noticia —transmitida por carta, como la anterior—, ya que siguió con los preparativos (20) para conquistar Nassau.

El 12 de abril, en una de las batallas claves de la guerra, la flota británica de George Rodney venció al escuadrón francés del Conde de Grasse en aguas caribeñas de la isla de Guadalupe. Cualquier invasión hispano-francesa de Jamaica requería la supremacía naval, pero ésta se acababa de perder como resultado de esta derrota francesa. Aprovechando la victoria, Rodney mandó inmediatamente parte de su flota a 1.500 kilómetros al oeste con el fin de detener la esperada invasión a Jamaica. Con la atención de Rodney enfocada sobre la protección del reducto británico del Caribe, Cagigal pensó que había llegado el momento de atacar a las Bahamas (21).

La rapidez, debido a la lucha contra reloj en La Habana, era vital, y diez días después de la victoria de Rodney, Cagigal, a bordo del *South Caroline*, con otros ocho barcos de guerra de Gillon y cincuenta y siete barcos de transporte españoles y norteamericanos, zarpó del puerto habanero, con destino a Nassau, en la madrugada del día 22 de abril, dejando en manos de Gillon la navegación, confiando plenamente en el conocimiento que éste tenía de esas aguas. La fuerza invasora la componían 2.500 infantes de marina y soldados (22).

Debido a los fuertes vientos, el avance hacia el este a lo largo de la costa cubana era lento; el 30 de abril, el temporal amainó y se avistó el puerto de Manzanillas a unos 100 kilómetros al este de La Habana, aquí la expedición arrumbó al noroeste, hacia el estrecho de Florida, divisando el 2 de mayo las islas Bimini; a ochenta kilómetros al norte de ellas, Gillon dirigió

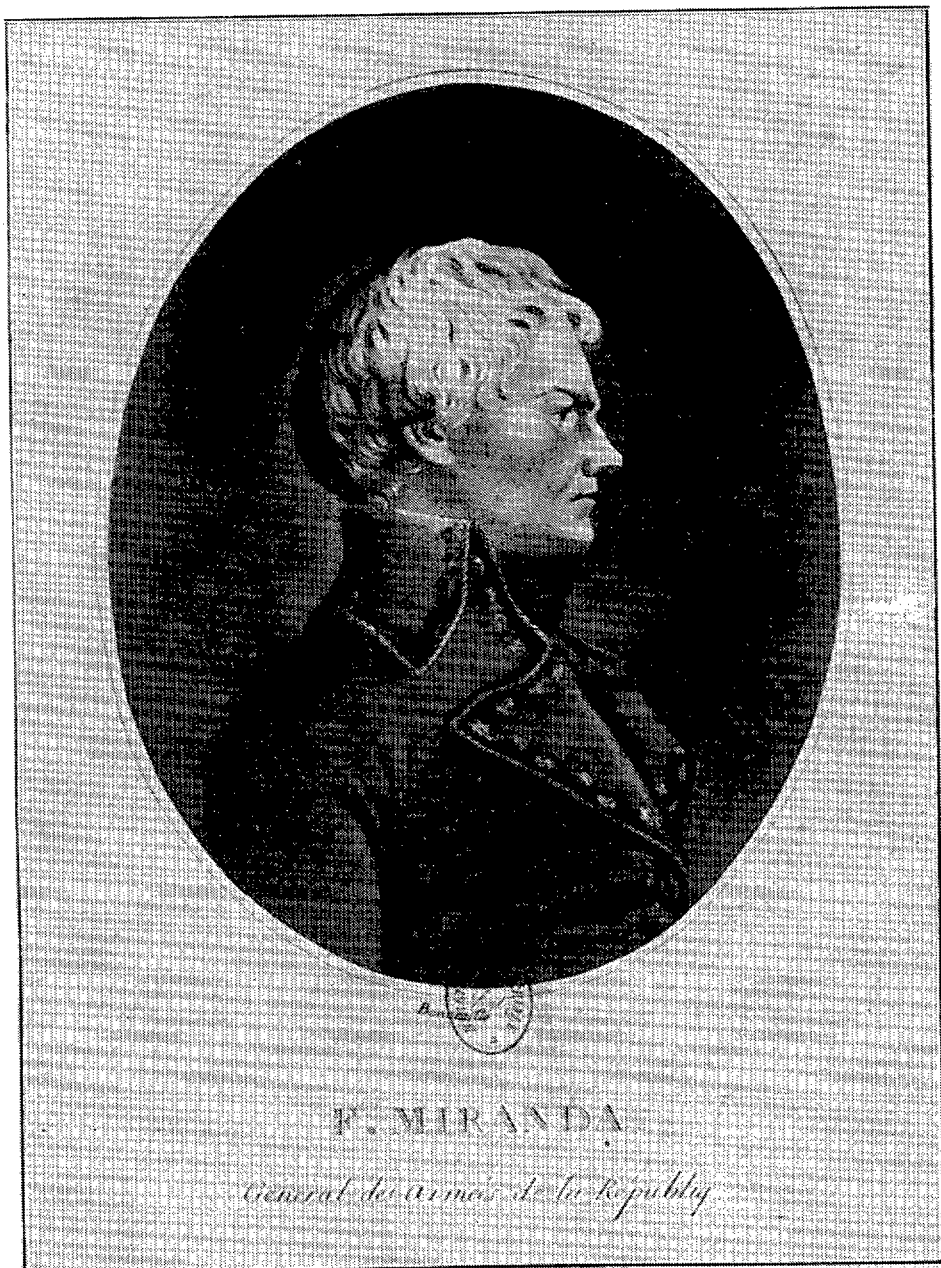
(18) *Bernardo de Gálvez a Cagigal*. Guarico, 11 y 14 de abril de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*.

(19) *Estado que manifiesta los oficiales y tropas de que se componen la expedición al mando del Excmo. Sr. D. Juan Manuel de Cagigal, con expresión de los barcos cañoneros, sus comandantes, número de cañones, obuses y bombas con sus calibres*. La Habana, 8 de abril de 1782. A. G. I., I. G., leg. 1.580.

(20) Testimonio de Cagigal en su juicio militar en Cádiz, 13 de julio de 1786. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*.

(21) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. La Habana, 18 de abril de 1782. A. G. I., S. D., leg. 2.084.

(22) *Expedición del general D. Juan Manuel de Cagigal desde La Habana a las islas Lucayas (Bahamas), en el canal de Bahamas: ocupación de la Nueva Providencia y demás de este archipiélago por su capitulación en 8 de mayo*. Juan Manuel de Cagigal, a bordo del *South Caroline*, en frente de isla Hog, 8 de mayo de 1782. Servicio Histórico Militar, Colección de Clonard, leg. 31. Y *Courier de l'Europe*, *Gazette Anglo-Françoise*, 16 de julio de 1782, pág. 36.



Copia del retrato de Miranda que trae la obra "Francisco de Miranda", por el Conde O. Kelly de Galway, publicada en París en 1913. El grabado es del francés François Bonneville y el retrato se encuentra en la Biblioteca Nacional de París.

(Biblioteca Nacional. Madrid.)

el *South Caroline* hacia oriente, penetrando en el canal noroccidental de Providencia y dejando Nassau a una distancia de 200 kilómetros. A la mañana siguiente, el día 3, se percibió en el horizonte una embarcación británica. La cautela era vital; era necesario cazar a la embarcación enemiga antes de que pudiese alcanzar la base naval británica de Charleston y advertirse de la inminente invasión a las Bahamas. Después de una corta escaramuza, el comandante inglés se vio obligado a rendirse. Gracias a él se supo que el barco británico había partido de Nassau el día anterior y que el 20 de marzo habían llegado al puerto refuerzos de artillería y tropas desde Charleston en tres barcos de transporte escoltados por fragatas de guerra. Por ello, la flotilla invasora se dividió en dos grupos, con los barcos de guerra navegando en cabeza.

En la mañana del 6 de mayo, a la vista de Nassau, la expedición echó anclas entre la isla de Hog (Athol) y cayo de Sal; las embarcaciones de combate americanas continuaron a través del canal nororiental de Providencia hacia el este, resguardándose de los barcos enemigos que acostumbraban utilizar esta ruta Charleston-Nassau. Pronto Gillon, a bordo del *South Caroline*, divisó en el horizonte dos barcos enemigos, persiguiéndoles y dándoles captura. Al regresar al lugar de reunión, cerca de Nassau, comunicó a Cagigal la arribada de la expedición sin pérdida humana o de barcos y también que debía procurar la rendición antes de que el general británico Alexander Leslie, en Charleston, fuese advertido del ataque. Cagigal tomó una pequeña lancha y reconoció las costas de la isla Hog con el propósito de encontrar un lugar idóneo para el desembarco (23).

A las seis de esa misma tarde envió a su hasta entonces poco conocido ayudante de campo, el teniente coronel del regimiento de infantería *Aragón*, Francisco Miranda, para que conferenciara en Nassau con el vicealmirante John Maxwell, gobernador británico de las Bahamas; Miranda, que en el futuro llegaría a ser el precursor de la independencia venezolana, llevaba una carta de Cagigal donde se comunicaba que, si los británicos no se rendían dentro de las siguientes doce horas, los españoles y americanos abrirían fuego con su pesada artillería naval (24). Sin que las fuerzas invasoras lo supiesen, Maxwell ya había enviado a uno de sus ayudantes hacia Charleston con noticias del ataque (25).

Al llegar Miranda a Nassau fue efusivamente saludado por Maxwell con todos los honores militares y ambos conversaron amigablemente en inglés. El oficial británico leyó la carta de Cagigal, contestando con una breve nota en la que agradecía el período de gracia concedido para decidirse (26).

(23) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. Nueva Providencia, 20 de mayo de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Nueva Providencia*.

(24) *Cagigal a Maxwell*. A bordo del *South Caroline*, enfrente de Nassau, 6 de mayo de 1782. *Ibidem*.

(25) *Maxwell a Alexander Leslie*. Isla Hog, 6 de mayo de 1782. *Courier de l'Europe, Gazette Anglo-Françoise*, 16 de julio de 1782, pág. 36.

(26) *Maxwell a Cagigal*. Nassau, 6 de mayo de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*.

Miranda, que volvió tarde al *South Caroline*, entregó a Cagigal la contestación, y junto con Gillon, la discutieron, así como los informes del reconocimiento ocular realizado por Miranda para encontrar un lugar de desembarco en la isla de Hog. Nuevamente el marino norteamericano reiteró la urgencia de la operación, ya que la arribada de un escuadrón naval británico podría abortar la expedición. Mientras tanto, Maxwell, en Nassau, pasó toda la noche trabajando en la capitulación, y a las cinco de la mañana del día siguiente la envió por medio de su ayudante, el señor Hunt, para la consideración de Cagigal (27). Este estudió el documento con Miranda, despachando un acuse de recibo en el que mencionaba que los términos españoles estarían pronto en camino; fueron enviados en la madrugada del día ocho de mayo por medio de Miranda.

Teniendo en cuenta su posición poco esperanzadora, Maxwell decidió rendirse. Cagigal, por parte española, firmó las capitulaciones de las Bahamas en la isla Hog, mientras que Maxwell hacía lo mismo, por Gran Bretaña, en Nassau, coincidiendo este hecho con el aniversario de la toma de Pensacola (28).

De los doce puntos enunciados en la capitulación, el artículo I especificaba que las tropas británicas saldrían con destino a cualquier puerto británico, excepto Jamaica, con todos los honores militares y portando sus armas personales, pero con la condición específica de que estos soldados no podían servir ni en contra de España, ni en contra de sus aliados hasta no realizarse el canje de prisioneros españoles. En el artículo VIII se decía que Inglaterra retendría los archivos de las Bahamas, con la excepción de los mapas, planos y documentos geográficos de esas islas. En el punto IX constaba el deseo de Maxwell de que España se hiciese cargo de todos los enfermos británicos y su traslado a Charleston, cuando se recuperasen. Sin embargo, el artículo final especificaba que serían las islas Bermudas y no Charleston el destino de esos enfermos (29). El acuartelamiento de Maxwell constaba de 612 hombres, 519 cañones de bronce y hierro, 11 barcos corsarios, 137 barcos norteamericanos, 14 españoles, 24 franceses y 1 holandés (30).

Después de la ceremonia de capitulación en Hog, Cagigal regresó al

---

(27) *Maxwell a Cagigal*. Nassau, 7 de mayo de 1782. *Ibidem*.

(28) *Cagigal a Maxwell*. A bordo del *South Caroline*, 8 de mayo de 1782. *Ibidem*.

(29) *Artículos de capitulación estipulados en Nassau de Nueva Providencia el 8 de mayo de 1782 entre el Excmo. Sor. Dn. Juan Manuel de Cagigal, capitán general y comandante en jefe de la isla de Cuba, gobernador de Havana, etc., el Excmo. Sr. D. Juan Manuel Maxwell, Esquire, capitán general y comandante en jefe de las islas Bahamas, canceller, vicealmirante y primado de dichas islas y teniente coronel del Ejército de S. M. B.* *Ibidem*. Capitulación de las Bahamas publicada en Gaceta de Madrid, n.º 74, 13 de septiembre de 1782, págs. 760-764. Mercurio histórico y político, septiembre de 1782, págs. 104-112. Y *Courier de l'Europe*, *Gazette Anglo-Françoise*, 19 de julio de 1782, págs. 44-45.

(30) *Estado que manifiesta las fuerzas de tierra y mar, artillería, municiones de guerra y con que ha capitulado la isla de Providencia y sus adyacentes en 8 de mayo de 1782. Fiscal con Cagigal sobre Providencia.*

Virginia December 19 1785

Sir

My homage is due to his Catholic Majesty, for the honor of his present. - The value of it is intrinsically great, but is rendered inestimable by the manner and from the hand it is derived.

Let me entreat you therefore, Sir, to lay before the King my thanks for the Sack of wine which he has been graciously pleased to compliment me; and to assure his Majesty of my unbounded gratitude for so condescending a mark of his Royal notice & favor.

That long life, perfect health, and unfading glory may attend his Majesty's reign, is my fervent wish.

With great respect and consideration

I have the honor to be

Sir

Y<sup>r</sup> Excellency's most  
Obed<sup>t</sup> & most oblig<sup>d</sup>  
Able Serv<sup>t</sup>

His Excell<sup>y</sup>,  
The Court of  
Florida Blanca.

George Washington



*South Caroline*, donde Gillon, aunque contento con la rendición, se preocupaba por la falta de uno de sus barcos de combate, el *Surprise*, que llevaba a Miranda a Nassau para que presenciara la rendición en representación de Cagigal.

Cuando llegó el *Surprise*, Gillon informó a los españoles de la salida de su flotilla, solicitando antes de zarpar lo siguiente: 50 casquetes de agua, 10 barriles de carne seca, 10 barriles de manteca, 15 barriles de harina, 2.000 libras de galletas, 6 contenedores de tocino, 100.000 libras de cañones viejos como lastre, 20 rollos de velas y 30 sacos de candela (31). A la mañana siguiente, el día 9, Cagigal ordenó a su intendente, Juan Galiano, suministrar este pedido (32).

Maxwell, abatido, escribió la siguiente semana a su ministro de América, Lord George Germain, lamentando su derrota (33), mientras que Cagigal, orgullosamente, comunicó al gobernador interino de Cuba, Juan Deban, la victoria sin pérdida de barcos ni de hombres, debido a que, aunque Maxwell contaba con buenas defensas en Nassau, esperaba que cualquier ataque vendría del este y no a través del canal noroccidental, con lo que fue cogido por sorpresa (34). Dos días después Cagigal escribió a Bernardo de Gálvez a Guarico, proporcionándole datos sobre la victoria, adjuntándole los términos de la rendición y el diario y mapas de la campaña; todo ello lo llevó Francisco Miranda en uno de sus últimos actos como militar español. Esta comunicación también incluía una recomendación de su propio ascenso al grado de coronel, así como el del hijo de Cagigal, Francisco, a capitán, por sus servicios como comandante en una de las lanchas cañoneras durante la invasión (35).

Con la salida precipitada de los barcos de Gillon, debida al temor a que buques enemigos pudiesen atrapar al *South Caroline*, que no podía entrar en el puerto de Nassau por falta de calado, Cagigal no podía contar con escolta naval en su regreso a La Habana, donde ya se conocía la noticia del retorno de los barcos norteamericanos y también que los barcos de transporte españoles permanecían en el puerto de Nassau. Por ello, el comandante naval español en funciones en La Habana, vicealmirante José Salaberría, tomó la decisión, en la Junta de Generales del 26 de mayo, de mandar al capitán de fragata Antonio O'Carol con dos fragatas de guerra: *Santa Agreda* y *Santa Clara*, con la misión de cubrir la retirada de la expedición

---

(31) *Gillon a Cagigal*, a bordo del *South Caroline*, enfrente de Nassau, 8 de mayo de 1782. *Ibidem*.

(32) *Cagigal a Juan Galiano*. Nassau, 9 de mayo de 1782. *Ibidem*.

(33) *Maxwell a Germain*. Nueva Providencia, 14 de mayo de 1782. *Courier de l'Europe*, *Gazette Anglo-Françoise*, 16 de julio de 1782, pág. 37.

(34) *Cagigal a Juan Daban*. Nassau, 18 de mayo de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*.

(35) *Cagigal a Bernardo de Gálvez*. Nueva Providencia, 20 de mayo de 1782. Y croquis de la villa de Nassau en la isla de Providencia y su puerto, 1782. A. G. I., mapas y planos. S. D., n.º 472.

a Nassau (36). Salaberría comentó la disputa entre Cagigal y Gillon, que se hizo a la mar, dejando al primero con la fragata mercante *San Antonio* como única escolta (37).

Exceptuando un pequeño retén para la protección de las Bahamas, Cagigal preparó el retorno a La Habana con el resto de sus fuerzas. Después de abandonar el puerto de Nassau, los barcos entraron en el canal noroccidental de Providencia. Anotó en su diario que existían escasamente 15 pies de profundidad, con lo que la navegación era peligrosa porque muchas de las embarcaciones tenían la línea de flotación a 14 pies, su propia goleta con 12 pies y medio llegó a embarrancar temporalmente, dañándose el timón; aunque pudo ponerse a flote y salir a aguas más profundas, prosiguió su viaje de regreso solo, ya que los restantes barcos se encontraban esparcidos en la zona de las islas *Bíminis*, debido a los fuertes vientos que encontraron a la salida del canal. Una vez amainó el temporal los barcos se pusieron en camino, regresando a La Habana, donde Cagigal dio detalles de la conquista a las Bahamas: la última campaña de la guerra (38).

Para terminar, como detalle curioso, quiero añadir que dos años más tarde dio fin la historia de esta expedición. En mayo de 1748 el Congreso de los Estados Unidos aprobó una resolución a favor de la delegación de Carolina del Sur, en la que se solicitaba una compensación de España por los servicios prestados por su marina durante la conquista a Nassau (39). Cinco meses después, el enviado norteamericano en Madrid, William Carmichael, presentó esta solicitud para la consideración del ministro de Estado Conde de Floridablanca (40) que, al recordar la estrecha colaboración entre los dos países durante la última guerra, encargó al ministro de Indias, José de Gálvez, que investigase la petición. Este se dirigió a su sobrino Bernardo, que se encontraba por aquel entonces en Cádiz, camino de La Habana, donde se haría cargo de su nuevo destino de Capitán General de Cuba, Luisiana y Florida. También escribió al recientemente designado representante en los Estados Unidos, Diego Gardoqui, pidiéndole cualquier tipo de información sobre el asunto (41). A lo que el nuevo Conde de Gálvez, Bernardo, respondió comunicándole que comprobaría personalmente en los archivos de La Habana la existencia de algún acuerdo financie-

(36) *José Salaberría a Marqués de González de Castejón*. La Habana, 29 de mayo de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia. Y Urriza a José de Gálvez*. La Habana, 10 de junio de 1782. A. G. I., S. D., leg. 2.084.

(37) *Salaberría a Antonio Ramón del Valle*. La Habana, 26 de mayo de 1782. *Fiscal con Cagigal sobre Providencia*.

(38) Testimonio de Cagigal en su juicio militar en Cádiz, 13 de junio de 1786. *Ibidem*.

(39) Resolución de Carolina del Sur en el Congreso de los Estados Unidos. Filadelfia, 3 de mayo de 1784. A. H. N. Estado, leg. 3.885, exp. 19.

(40) *William Carmichael a Conde de Floridablanca*. Madrid, 12 de octubre de 1784. *Ibidem*.

(41) *José de Gálvez a Conde de Gálvez*. San Lorenzo del Escorial, 19 de octubre de 1784. *Ibidem*.

ro secreto entre Cagigal y Gillon, y cualquier documentación al respecto sería enviada a Gardoqui a Filadelfia. También añadió que tenía poco conocimiento sobre la invasión de las Bahamas, ya que él había participado en el proyecto de Jamaica (42). Gardoqui, el mismo día en Cádiz, escribió a Floridablanca informándole que investigaría el caso en Filadelfia (43).

Al conocer este asunto Carlos III y sabiendo que George Washington se encontraba temporalmente retirado en su querida residencia de Mount Vernon, quiso regalar algo apropiado a este *gentlemen farmer*. Conociendo la importancia de los burros españoles en las haciendas del sur de los Estados Unidos, el monarca pensó que dos burros zamoranos serían el regalo idóneo. La compañía del padre de Diego Gardoqui en Bilbao se hizo cargo del transporte, entregándolos en Virginia en 1785 (44). George Washington, contentísimo con este regalo real, escribió a Floridablanca rogándole enviase a S. M. su agradecimiento por los burros (45).

Con este regalo se daba fin a los últimos detalles de la verdadera última campaña de la independencia norteamericana. Esta poco conocida expedición a las Bahamas, cuyo bicentenario acaba de cumplirse, merece ser reconocida, tanto en España como en los Estados Unidos.

---

(42) *Conde de Gálvez a Floridablanca*. Cádiz, 26 de octubre de 1784. *Ibidem*.

(43) *Diego Gardoqui a Floridablanca*. Cádiz, 26 de octubre de 1784. *Ibidem*.

(44) *Carmichael a Floridablanca*. San Lorenzo del Escorial, 12 de noviembre de 1784. *Ibidem*, exp. 16.

(45) *George Washington a Floridablanca*. Mount Vernon, 19 de diciembre de 1785. *Ibidem*, exp. 26.

# UN COLOSO QUE SE JUBILA:

## EL HOSPITAL MILITAR DE MARINA DE CARTAGENA

Juan SOLER CANTO  
Teniente coronel médico

El hospital de marina de Cartagena es uno de los edificios más representativos que nos quedan de los tiempos de nuestra Marina Imperial. Y desde luego, el más importante de la región murciana después de la catedral de Murcia.

Se proyectó y edificó dentro del Plan Ensenada y, a pesar de las muchas vicisitudes que ha sufrido en el trascurso de sus dos siglos largos de historia, conserva todavía el empaque primitivo, ya que las modificaciones que se han efectuado han respetado *bastante* su plan general y han realizado su prestancia.

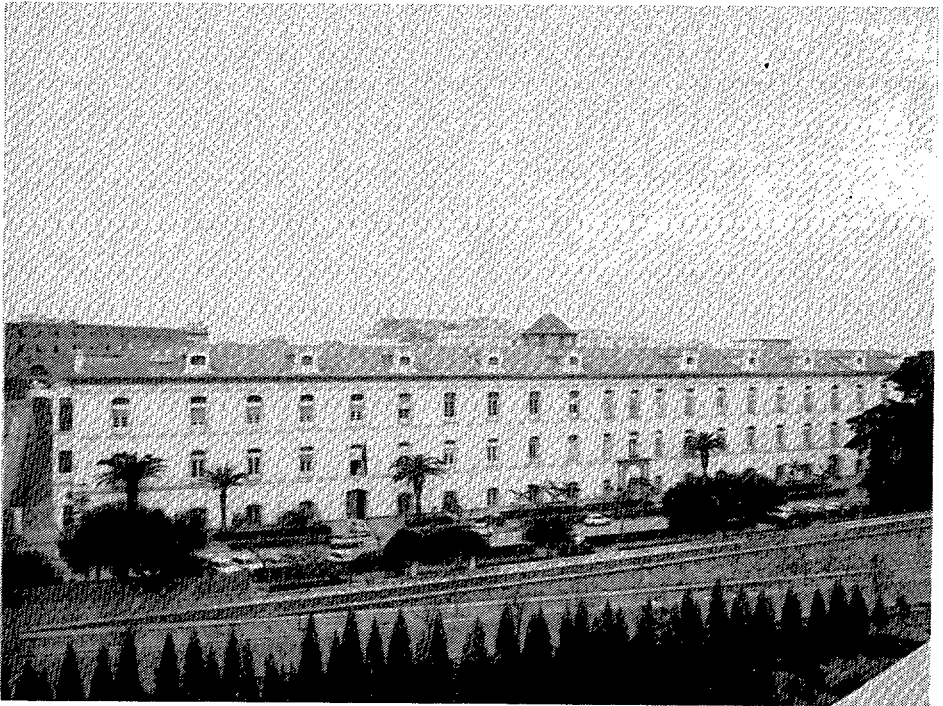
Cuando Fernando VI mandó construir la base naval, la obra fundamental de ella la constituyó el arsenal (1-VII-1749 a 31-I-1782). Para defender ese magnífico edificio, se construyeron las murallas con sus glacis y baluartes, que cercaron la plaza (22-I-1733 a 31-I-1782), y para proteger estas murallas de los ataques del exterior, se erigieron los castillos y fuertes de la Atalaya, de Galeras y de los Moros, con lo que la plaza fuerte de Cartagena se hizo inexpugnable.

Dentro del recinto se efectuaron las construcciones militares necesarias para las atenciones de las escuadras: para el aprovisionamiento de pólvora, galleta y suministros, las *Casas del Rey* (1740), para la fuerza militar embarcada, el *Cuartel de Batallones* (1750) y para los galeotes, el *Cuartel de Presidarios* (1776 a 1785); asimismo el *Parque de Artillería* (1777 a 1786) y el *Hospital Militar*, proyectado con capacidad suficiente para albergar a todos los afectados por las heridas de prolongación cicatrización, por las fiebres malignas y por las epidemias.

Para dar idea de la grandiosidad del proyecto, baste saber que hoy las grandes residencias sanitarias de la Seguridad Social albergan 400, 600 ó 1.000 camas y que sus edificios se hacen viejos a los cincuenta años de su construcción, mientras que el Hospital Militar de Marina de Cartagena se inauguró con capacidad para 4.000 enfermos, que llegaron a ser 9.000 en la epidemia de fiebre amarilla de 1804, y no sólo ha resistido estos doscientos cincuenta años, sino que, con las sucesivas remodelaciones (dirigidas no a su consolidación, sino a su adecuación funcional) conserva en la actualidad una plena actividad hospitalaria, habiendo podido ser adaptado a los más modernos servicios de la medicina.

Aunque es el más grandioso edificio monumental de la región por su extensión, volumen de piedra y madera empleadas, planta de equilibrada construcción, armonía de su alzado y de sus arcadas e inteligente planificación de su funcionalidad, pronto va a transferir sus servicios a otro edificio, ya terminado, construido con arreglo a la moderna arquitectura hospitalaria, que recogerá en fecha próxima todas las atenciones sanitarias de la zona, clausurándose el que, durante más de dos siglos, ha constituido una entrañable faceta de la historia de la Marina Española.

Por esto, próximo ya su abandono por el cuerpo de Sanidad de la Armada, que tantos años ha mantenido pugnas encarnizadas para defenderlo de



Fachada principal.

otras corporaciones militares que insistentemente han ocupado diversos sectores de sus plantas, y que en tantas ocasiones ha restaurando con cariño lo que sus foráneos ocupantes habían destrozado, conviene que se haga patente la importancia de este hospital, la grandiosidad de su edificio, la abnegación con que desde él se ha impartido la ciencia y los auxilios y, sobre todo, la estrecha vinculación de tal institución con la población de Cartagena, que siempre lo ha mirado con respeto y con admiración.

Este edificio fue proyectado hasta en sus menores detalles de subestructura por el brigadier de los Reales Ejércitos y Director de Ingenieros D. Sebastián de Feringán. El 1 de julio de 1749 comenzaron las obras, manejan-

dose bastante dinero y siendo muy abundante la mano de obra (sólo en el arsenal había más de 1.500 esclavos moros y penados); pero hay que tener en cuenta que el solar que se eligió para su erección estaba situado en la falda sureste del monte Asclepio, luego de la Concepción, y al sur del cerro de Phesto, luego de las Brujas, y, por ello, los trabajos de desmonte, terraplenado, explanación y contención de tierras fueron muy laboriosos, teniendo que destruir cuevas y algunos restos de edificaciones antiguas por estar contiguo al circo o anfiteatro romano. También fueron muy importantes las obras de infraestructura, puesto que se construyeron a la perfección, tanto los cimientos como los amplios aljibes centrados en los dos patios, y el profundo colector de residuales, en declive, rodeando el edificio principal a lo largo de los fosos. Por esto, pasaron diez años para que se ultimase la construcción del primer cuerpo del edificio.

Como al propio tiempo se estaban construyendo el arsenal, las murallas y otros edificios militares, es evidente que el tráfico de albañiles, canteros, leñadores, carpinteros, herreros y demás oficios relacionados con la construcción debió ser impresionante y debió haber verdaderos batallones de peones para las faenas de esfuerzo y peligro, entre los que estarían los presidiarios; éstos eran conducidos al amanecer y luego devueltos a las galeras, en donde se alojaban hasta que estuvo listo el Cuartel de Presidiarios (hoy Cuartel de Instrucción de Marinería), que se estaba edificando al propio tiempo.

El 27 de mayo de 1762 se bendijo solemnemente la capilla del nuevo Real Hospital de Antiguones y, a continuación de la Santa Misa, se trasladaron todos los enfermos que había en el Hospital de Galeras de la Puerta de Murcia y, al día siguiente, los que estaban alojados en el Cuartel de Presidiarios, que por entonces estaba en las cuadras del Duque de Nájera. Su nombre fundacional fue *Real Hospital de Antiguones*, luego se ha denominado sucesivamente *Hospital Nacional de Marina*, *Real Hospital de Marina* y finalmente *Hospital Militar de Marina*, pero la población civil de Cartagena lo conoce simplemente por *Hospital Militar*.

Desde su inauguración, debido a su misma grandiosidad, nunca se ocupó plenamente, por lo que sus espacios vacíos eran apetecidos por tropas que carecían de alojamiento. Así, desde un principio, las autoridades locales ordenaron sucesivos acuartelamientos, siendo los más importantes: en 1764, el del regimiento de infantería de América; en 1768, el regimiento de Suizos del Barón de Reding; en 1769, el tercer batallón del regimiento de Flandes; en 1775, tres compañías de Reales Guardias españolas y valonas y el regimiento de Brabante; en 1808, el regimiento de Sevilla número 33; en 1818, un particular a contrata; en 1866, alojamientos de autoridades y funcionarios de la Administración del Ramo de Guerra; en 1880, el regimiento de Artillería de Costa; en 1935, el regimiento de Infantería de Marina; en 1941, la compañía de Transmisiones del Ejército de Tierra y los Juzgados Militares, y asimismo unos almacenes de Comisaría del Arsenal y de Obras Civiles de la Empresa Nacional «Bazán» de Construcciones Navales Milita-

res. Cada una de estas ocupaciones constituía una fuente de litigios sobre usos y derechos, de quejas y de reparaciones, pues la vecindad de fuerzas cuarteleras, guerreras y expedicionarias, con los consiguientes movimientos de tropas, sonoras conmociones de tambores y trompetas y hasta motines y disparos de fusilería, tenían que molestar profundamente a la población hospitalaria. Finalmente, fueron evacuando los locales que usufructuaban, siendo los últimos la Infantería de Marina (1958), Artillería (1961), Ingenieros y Juzgados Militares (1965). Tan sólo, en 1967, la dirección del Hospital de Marina logró tener absoluto dominio sobre todo el recinto, disponiendo entonces su total cercamiento y procediendo a su ornato y ajardinamiento.

El proyecto fue realizado por Feringán, pero su construcción fue ejecutada por el ingeniero director de la obra, D. Mateo Wodopich, supervisado por el jefe de escuadra D. Jorge Juan y por el intendente general D. Juan Domingo de Medina. La perfección de la obra requirió que, antes de elevarse su edificio general, se construyese un gran edificio soterrado, constituido por el basamento de sus firmes cimientos y las conducciones abovedadas de sus obras de infraestructura.

A lo largo de todo el foso que rodea el edificio principal existe, con los accesos, sumideros y atarjeas, escalonados a lo largo de su recorrido, una galería de unos dos metros de altura para recoger las aguas residuales del Hospital, cuyo piso y canal se encuentran en rampa descendente, lo que no permite estancamiento hasta su desembocadura en la mar.

En el centro de cada uno de los patios se construyeron, con forma de cruz y acceso central, dos amplios aljibes con altas bóvedas, poza y rebosadero, que nunca se han visto llenos, ni tampoco vacíos, por su enorme cubicación. Estos aljibes reciben el agua de lluvia que, desde los terrados, es conducida por los canales cubiertos e imbornales que bajan por los cuatro ángulos de cada patio.

El cinturón de murallas que cerca la ciudad es perforado en las cercanías del edificio del Hospital por tres túneles que dan paso a sendos accesos para el uso de los servicios hospitalarios. Hacia Levante, una amplia puerta permite el paso de las mercancías que lleguen por la Cuesta del Batel, procedentes de los barcos que atraquen en su ensenada. Hacia el Sur, y exactamente frente a su puerta principal, está el pasillo subterráneo llamado *La Poterna*, protegido por un macizo edificio de sillería (ya desaparecido), cuyo uso era el hacer más corto el camino entre el edificio principal y los tinglados que existieron en la playa; y, desde luego, la primera estación de desembarco de heridos expedicionarios traídos por las escuadras. En el mismo lienzo de muralla (ángulo sureste) y con salida junto al baluarte hay otro estrecho portillo con galería subterránea que conduce al ángulo del edificio.

*Edificio principal.*—Sobre la gran extensión de terreno que se explanó a la altura de las murallas, y ocupando todo el ángulo sureste de las mismas, se alza poderoso el edificio principal del Hospital, cuya planta es rectangu-



Foro norte y anfiteatro de autopsias.



lar, con una nave central que lo divide en dos patios (este y oeste). La fachada principal está orientada a mediodía, y en el centro de ella se abría primitivamente la entrada principal, cuya estructura de piedra negra aún resalta en la fachada y que, en su primitiva construcción, daba acceso a los distintos pisos por una escalera, con balconadas y arquería en cada una de las plantas, en lo alto se cubría por un cimborrio con amplios ventanales laterales y cúpula de tejas, que sobresalía notablemente del resto de los tejados.

Está construido con sillería de piedra tabaire, amarilla y porosa, blanda y granulosa, formada por conchas fósiles marinas, que es atacada por la humedad atmosférica, por lo que debe ser protegida de la intemperie con cal, revoco o pintura. Los pilares de la escalera central primitiva son de piedra dura y oscura, llamada *del Cabezo*, porque se trae de las canteras del Cabezo Gordo. Los muros son muy gruesos y en su base suelen alcanzar el espesor de un metro. Consta de una planta baja y dos pisos, con una altura total de unos veinte metros; todo cubierto con un tejado de teja árabe de cañón, a doble agua sobre cada nave, en cuyos frentes se abren tragaluces.

En la fachada principal, de 170 metros, se veían tres filas de veinte ventanas, con rejas todas ellas, salvo el balcón que se abría sobre la puerta principal. En las fachadas laterales eran 12 las ventanas. A lo largo del tiempo (ya en el siglo XX) las ventanas se transformaron en balcones mediante costosas obras.

Los patios interiores son dos cuadrados perfectos, rodeados por unas galerías de siete grandes arcos de medio punto en cada lado, siendo el central más ancho y plano para dar acceso a puertas. Las galerías recorren los tres pisos y son de altas bóvedas; los arcos, con los siglos, se fueron cubriendo de ventanales acristalados.

Este edificio se une con los terrenos de la Puerta del Angel por medio de dos pabellones. Uno central, situado a crujiá, que salva el foso sobre un macizo arco de sillería, con plantas superpuestas para superar el desnivel de 12 metros con la plaza del Hospital (o del Angel), por lo que el acceso desde ella se hace por el segundo piso. El otro pabellón forma como una aleta del ángulo nordeste, sin más acceso que el del propio Hospital, y estuvo dedicado a oficinas.

Este hospital, según escritos del baylío Fr. D. Julián Arriaga, debía construirse con vistas a la inmortalidad, pues decía: *...se está a la mira de que se hagan con solidez las obras que corresponden. Por eso se tardaron tantos años en su construcción y se invirtieron en ella 68.963 pies superficiales franceses y ocho líneas de labra y asiento de piedra fuerte de sillería; 320.212 pies y dos pulgadas, seis líneas y dos puntos de piedra de sillería de Pinto, lugar próximo a la diputación de Canteras, por el camino de los Atabaires. Por todo esto, y por la colocación de ventanas, los amaestrados, los enlucidos y losados, se le pagó al asentista 1.041.616 reales, 19 maravedís, y 1.096.863 reales, 30 maravedís por 14.110 pies, cinco pulgadas, tres líneas y tres puntos*

*castellanos que contenían las puertas y ventanas; y por 118.114 pies, dos pulgadas y siete líneas que componen los palos de techo y trabazón de cubiertas de los tejados; e igualmente por 11.207 pies y seis líneas de madera para la tablazón de la última cubierta.* El costo total, según detallado estado de la época, se elevó a 8.924.863 reales, incluyendo la edificación del anfiteatro de autopsias y el cementerio.

Todo el edificio principal está construido sobre una estructura única, repetida constantemente en todas las naves de cualquiera de los pisos. En las fachadas sirve de apoyo un fuerte muro de un metro de grosor y otro muro, separado de él ocho metros, limita por el interior la capacidad de las grandes salas, que están divididas en dos naves por largas series de amplios arcos. Otras series de arcos sostienen galerías cubiertas de tres metros de anchura que dan a los patios interiores. Esta es la estructura fundamental permanente del edificio. Las divisiones de sus espacios se hacen con tabiques que se erigen y se derriban a lo largo de las épocas, con arreglo a las necesidades de cada uno de sus ocupantes. Pero al final el hospital mantiene su esqueleto invariable, como un gigante lleno de fortaleza.

La última planta está dedicada a azoteas y terrados, que han servido para tender la ropa, para almacenar efectos y hasta para alojar tropa, como se hizo en 1775 con la fuerza expedicionaria de la conquista argelina. Los terrados, bien enlosados para recoger las aguas de lluvia, están en la parte interior de los cuadriláteros, y los sumideros en los ángulos de los mismos. Las naves abuhardilladas son amplísimas, tienen acceso desde el terrado por múltiples puertas y reciben luz por otros tantos tragaluces abiertos a las fachadas. Las cubiertas, de teja moruna de cañón, están sostenidas por tan ricias y cuadradas vigas de pino rojo que basta decir que su ancho es de 26 centímetros, con una separación entre sí de 36 centímetros, lo cual, a lo largo de medio kilómetro de naves, supone muchas toneladas de madera, dispuestas en doble vertiente de vigas de doce metros cada una, sostenidas por grandes troncos y refuerzos sobre las arcadas centrales. En el centro de la fachada norte del patio de poniente se eleva un reloj de torre, con larga cuerda que atraviesa los dos pisos y con sonería de cuartos.

Por todos estos datos vemos que se trata de un edificio monumental, de una gran solidez y de una capacidad extraordinaria, que ha mantenido su estructura a lo largo de los dos siglos de su funcionamiento, aunque su fisonomía haya variado mucho a causa de las obras de mejora que se le han efectuado, casi siempre sin escatimar gastos y conservando el carácter monumental de su fábrica; y desde luego han realzado su prestancia, haciendo que hoy día el Hospital Militar de Marina de Cartagena haya perdido su aspecto enrejado y enclaustrado, pero haya conservado, dentro de su moderna funcionalidad, el aspecto monumental de sus principales elementos arquitectónicos.

Debido a las divisiones sufridas se tapió la entrada central principal y se substituyó por dos portones con acceso a ambos patios, los cuales fueron substituidos a su vez por grandes puertas enrejadas y acristaladas. Tanto uno



Patio de poniente.

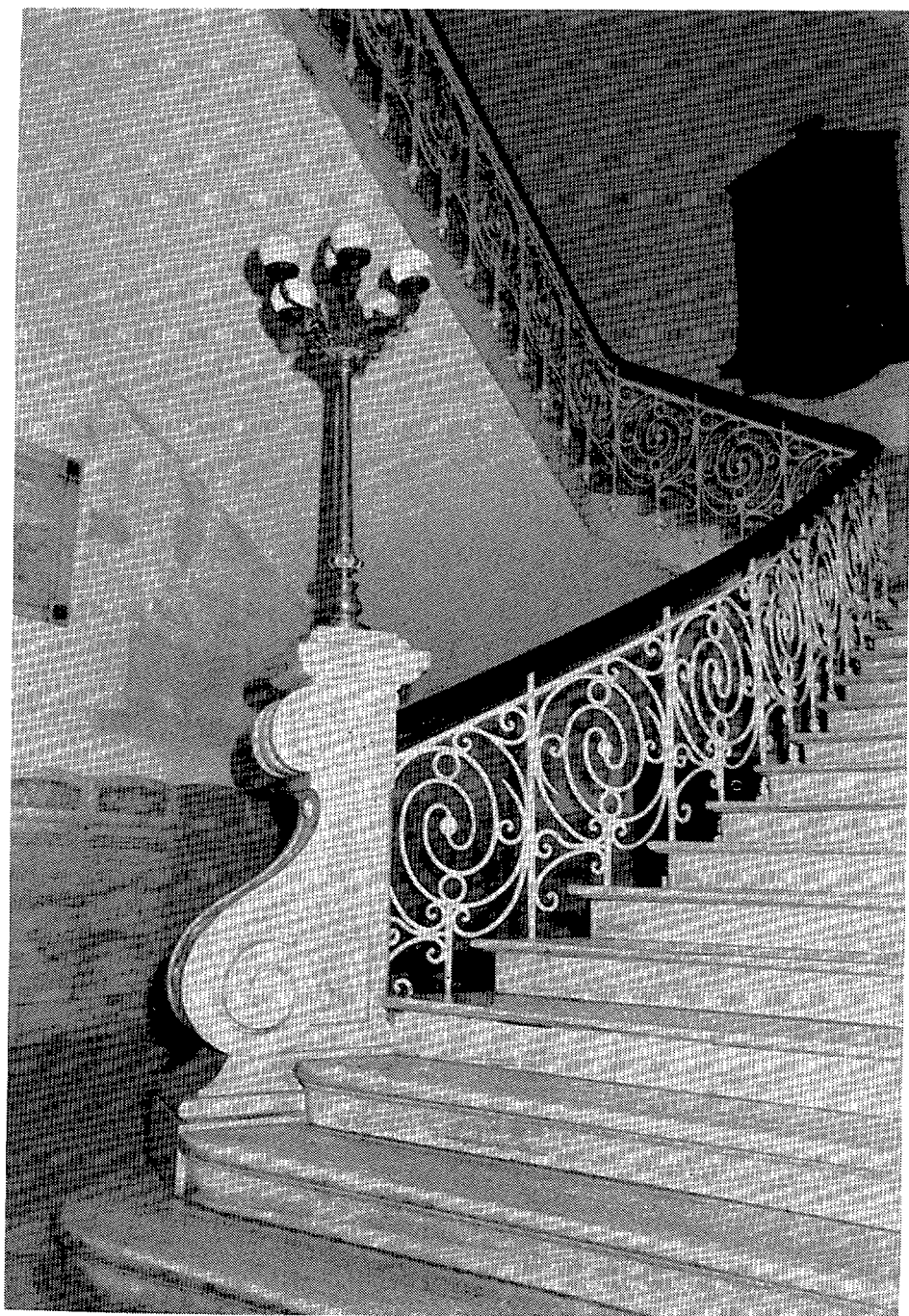
como otro dan paso a sendas escaleras, amplias, de tipo monumental que mejoran con mucho la primitiva. La del portón oeste está precedida de un amplio zaguán, decorado todo él y revestido de mármol blanco y cristal, con un altorrelieve que representa la Medicina acogiendo a los heridos y enfermos, obra del entonces capitán médico Javier Pérez-Cuadrado. También la escalera es de mármol blanco hasta el segundo piso, con zócalos de mármol labrado, barandas de artística forja de hierro y un pedestal al arranque, rematado por un gran candelabro de bronce; el proyecto de la escalera es del arquitecto D. José Conesa Exea y duró su construcción año y medio (1912-1913). En el techo de la escalera hay una pintura al óleo de más de treinta metros cuadrados, que representa las alegorías de la Medicina, la Farmacia, la Cruz Roja y la Caridad, y en otro grupo la Cirugía, la Electroterapia y la Radiología; en los ángulos figuran los emblemas de los cuatro cuerpos que prestan sus servicios en el hospital (Medicina, Farmacia, Administración y Clero). Todo ello pintado por Alfonso Siles, contador de la Armada y a la sazón habilitado del hospital, pintor acreditado como discípulo predilecto de Wssell de Guimbarda. En esta escalera hay también otros frescos del mismo pintor, un cuadro de Ramón Alonso Luzzy y dos hornacinas con imágenes.

En la puerta este, el zaguán está tratado con el mismo ornato de mármol blanco, cristal y puerta verjada que el anterior, así como la escalera con la misma amplitud y factura, con la simplificación de barandas y adornos, puesto que su construcción fue en el año 1962 y la decoración se hizo con arreglo a su época.

Otra modificación que se hizo en el edificio, sin que ello le hiciera perder su carácter, fueron las torres erigidas en los ángulos de los patios, destinadas a alojar despachos, Junta de Reconocimientos, escalera de servicio y ascensores. También los patios fueron mejorados; con unos jardines el de poniente y con una decorativa fuente central el de levante.

Con la construcción de las dos escaleras monumentales, la escalera central perdió utilidad, y por ello fue clausurada y en su caja se ubicaron diversos servicios hospitalarios (consultas en el bajo, electrología en el primer piso y biblioteca en el segundo piso). Esta biblioteca recogió algunos de los libros que se salvaron de los expolios y se preparó con las arcadas en piedra negra, los armarios con viejas maderas del antiguo ropero, las paredes con un frontis de pintura al óleo de Fernando Carceller y los techos con artístico artesanado procedente de las antiguas Salas de Banderas; hoy constituye un conjunto monumental, en comunicación con los locales de la cúpula destinados a archivo.

Debido a todas estas y otras muchas modificaciones en cocinas (majestuosas en su amplitud y revestimiento de mármol blanco), lavaderos, ropería (enorme y de perfecta distribución), cine, talleres, salas eléctricas y de calderas, y alojamientos; este magno edificio en la actualidad se halla funcionando a pleno rendimiento, con un eficiente cercamiento de los terrenos, unos cuidados accesos viarios, y unos extensos jardines, paseos, arbolado y



Escalera principal.

aparcamientos, que convierten sus terrenos en una agradable zona residencial, aislada de la población y con vistas panorámicas sobre el hermoso puerto.

*Personalidad del hospital.*—Cuando hablamos del Hospital Militar de Marina de Cartagena no nos referimos a un anciano vetusto que arrastra su invalidez, ni mucho menos a un cadáver de venerables ruinas olvidadas. Se trata, por el contrario, de un organismo vivo que siente todo el calor que la Marina le presta con su devota presencia. Sus claustros son recorridos a diario por miles de personas que se afanan en la búsqueda incesante de la salud, de la amistad y del amor. Ciertamente sus días de actividad sanitaria están contados, porque hay otro edificio joven, preparado y dispuesto para tomar el relevo asistencial de los miembros de la gran familia militar; pero hoy por hoy sus consultas están concurridísimas, sus alojamientos al completo, sus servicios de laboratorio y de radiología no dan abasto a tanta demanda, su cafetería presta aliento a tanto desfallecimiento de los ayunos preceptivos y sus enormes aparcamientos son rebasados por la excesiva afluencia de vehículos.

Este hospital late y palpita al mismo ritmo desde hace más de doscientos años. Cuando en España la enseñanza de la Medicina la impartían las universidades a golpe de Teología y aforismos hipocráticos, los médicos de la Armada inauguraron una nueva era de Facultades de Medicina, y al impulso de Lacomba, Gimbernat, Virgili y Ribas, surgían las de Cádiz, Madrid y Barcelona y se convertían los hospitales navales en focos de cultura, ciencia y progreso. Una vez superada la etapa fundacional del Colegio de Cirujanos de la plaza de Fragela, el hospital de marina de Cartagena fue el más importante de los tres que se construyeron en los Departamentos, por el volumen y la perfección de su construcción y por contar con servicios complementarios tan extraordinarios como un anfiteatro docente de autopsias, una imprenta, una academia, un periódico, un Jardín Botánico...

Este hospital está impregnado de Historia. En sus salas se albergaron los repatriados de las guerras de Argelia, los de nuestras guarniciones de Orán, Mazalquivir y Melilla. Sus naves acogieron año tras año la incesante procesión de enfermos palúdicos que captaban las *miasmas* del Almarjal. En 1804 se encontró repleto, rebasando el número de 9.000, los hospitalizados afectados de la gravísima epidemia de fiebre amarilla que diezmo a la Marina con el célebre *vómito negro*. Sus médicos, encabezados por el genial Cabanellas, fueron los que organizaron la lucha epidemiológica en los lazaretos de la ciudad; fueron también los que se encargaron de la asistencia cuando las conmociones de la ocupación francesa de 1823 y del sitio de los cantonales del 1873. Asimismo acogió a los que regresaron de Marruecos en 1909, y en 1921, afectados por los desastres del Barranco del Lobo y de Annual. Y ya en nuestros tiempos atendió solícitamente a las víctimas de los bombardeos de la guerra civil, de la voladura del acorazado *Jaime I*, de los ahogados de la triste Velada Marítima de los años 70. Se puede decir

que todos los cartageneros y todos los miembros de la Marina, en algún momento de su vida, han tenido a alguno de sus deudos hospitalizado, y junto a su lecho de enfermo o ante su ataúd han velado largas horas, contando lentas y pausadas las campanadas del reloj de su patio que se desgranaban solemnes en el silencio de la noche.

Desde 1962, en que funcionó su pabellón de Maternidad (más de veinte años), son miles los miembros de esta familia naval que han nacido entre sus muros. Las solemnes conmemoraciones de la Comunión Pascual de los enfermos han congregado en sus dependencias a los más variados estamentos de la sociedad cartagenera.

Este hospital está muy arraigado en el sentimiento y cariño del pueblo de Cartagena y, por ello, tenemos la seguridad de que el día en que deje de prestar su función asistencial, un unánime sentimiento de amor y nostalgia se extenderá por la ciudad, que no podrá dejar de contemplar con velados ojos la tristeza de su silencio y de sus cerradas puertas.

# ANTECEDENTES SOBRE LOS MEDIOS NAVALES DE FARNESIO

Fernando RIAÑO LOZANO  
Capitán de corbeta

## Introducción.

La Empresa de Inglaterra de 1588 ha sido ampliamente estudiada en todo lo referente a la Gran Armada. Pero poco se conoce sobre la *otra Armada*, la que Farnesio concentró en los puertos de Flandes para trasladar los tercios a través del Canal y el posterior desembarco en las costas inglesas, protegido por la Armada de Medina Sidonia. No se puede concebir un estudio completo de la Jornada de Inglaterra sin considerar esta fuerza naval que había de llevar el peso de la operación militar y de desembarco.

Los tipos de embarcaciones acopiadas por el Duque de Parma para la invasión de Inglaterra es tema poco estudiado, quizá por escasear las fuentes, tanto impresas como manuscritas (1). Las características detalladas de las naves, sus capacidades operativas reales y hasta las propias denominaciones se encuentran envueltas en una nube de vaguedades e imprecisiones que hacen difícil formarse una idea, medianamente rigurosa, de la composición y alistamiento de este importantísimo factor, de carácter determinante, en la compleja operación de desembarco que Parma había de ejecutar. La importancia de este estudio viene dada por las intenciones, expuestas por el propio Parma (2), de acopiar los medios navales precisos contando fundamentalmente con las embarcaciones y atarazanas del país.

Antes de afrontar el problema puede ser útil proceder a algunas aproximaciones previas mediante el estudio de los antecedentes directamente relacionados con él.

Con estas miras, los campos a considerar son dos muy concretos:

- La variadísima gama de embarcaciones flamencas, holandesas y ze-landesas existentes en los numerosos puertos y astilleros de la zona, merced al auge experimentado por la construcción naval y todo tipo de actividades marítimas en los Países Bajos durante el último tercio del siglo XVI.

(1) La documentación procedente de los legajos de *Contaduría General de Cuentas y Contaduría del Sueldo*, del Archivo General de Simancas, resulta, en sus primeros atisbos, bastante prometedora.

(2) Carta de 20 de abril de 1586 a Felipe II, punto 12: ... *pues hay tantas pleitas, brujas y otras barcas apropiadas al negocio en estas Provincias que bastarán... y con los bajeles de armada que hay y los que se pueden armar de aquí allá prosiguiendo en armarlos poco a poco...*



- Los diferentes tipos de buques empleados por el Ejército de Flandes en sus operaciones navales en el período próximo a la Empresa de Inglaterra, pero lo suficientemente amplio como para permitir un acopio significativo de datos.

Forzado por la amplitud del tema, y para mantenerlo dentro de unas dimensiones adecuadas, se considerará sólo el primer campo y, dentro de él, únicamente las embarcaciones directamente relacionadas con el objetivo principal y de origen netamente flamenco u holandés.

Quedará para una ocasión posterior el estudio del otro campo, sin perjuicio de hacer ahora alguna esporádica incursión en él cuando la necesidad de complementar determinados datos lo requiera.

### Embarcaciones características de los Países Bajos.

A pesar de las dificultades inherentes al establecimiento de una clasificación en materia tan variada y confusa como ésta, cabe en principio agrupar a las embarcaciones del período considerado en cinco grandes clases, en las que solamente se relacionan las que nos interesan:

- Con capacidad oceánica: *Vlieboot*.
- Costeros o de cabotaje: *Boeijer, Smak*.
- De aguas interiores y fluviales: *Heude, Pleit, Damlooper*.
- De carácter militar: *Kromsteven, Gallei*.
- Pesqueros de altura: *Buss o Haringbuis, Hoeker*.

Conviene insistir en que esta relación es muy aleatoria, pues los tipos mencionados variaban frecuentemente sus capacidades y cometidos alterando tonelaje y aparejo. Además, en el caso concreto de los buques de guerra, es bien sabido que cualquier embarcación mercante o pesquera, oportunamente artillada y guarnecida, puede entrar en combate con la misma determinación que los más aguerridos galeones de armada.

### El «Vlieboot».

Este tipo de buque alcanzó gran difusión y nombradía y, tal vez a causa de ello, originó también notable confusión acerca de su procedencia y características principales.

En cuanto al nombre, no parece ofrecer dudas su directa relación con el *filibote*, *felibote* o *filipote* español; el *flyboat* inglés; el *flibot* francés, y el *fliboto* italiano (3); pero a partir de aquí finalizan las certezas, ya que en su definición hay quien dice que se trata de una *voz inglesa*, aunque más adelante admite que para otros autores es *holandesa*. Esta versión de su origen inglés está muy extendida, justificando la etimología de *flyboat* —bu-

(3) O'Scanlan; Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1831. Voz: Filibote.

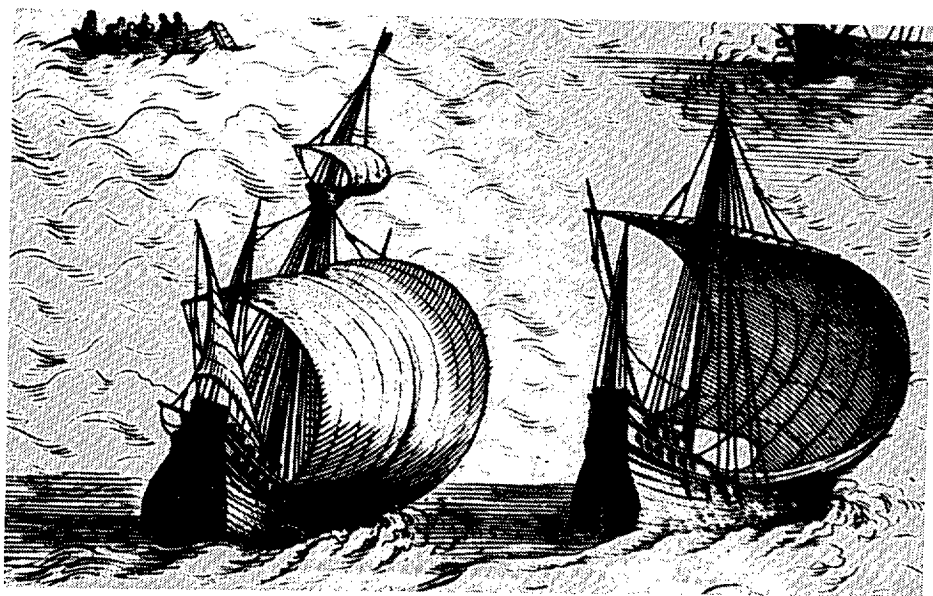


Figura 1.—Vlieboóts o Filibotes

que mosca— en la agilidad y ligereza de estos pequeños navíos. No obstante, otros estudiosos de la arquitectura naval holandesa (4) no admiten discusión sobre su procedencia. *Vlie* es el nombre del canal principal que une el mar de Zuyder con el del Norte, y el *vlieboot* fue inicialmente utilizado en esa zona para barquear mercancías desde las aguas profundas de la mar exterior a las superficiales de los puertos del Zuyderzee.

Pero la controversia no queda limitada a la denominación y origen, sino que alcanza también a las características. Valgan tres muestras:

- O'Scanlan, en su diccionario, dice que se trata de una *embarcación aurcada de unas cien toneladas* y que *Veitia* escribe «felibote» y dice que por otro nombre se llama «pingue». La definición de *pingue*, en la misma obra es: *Embarcación latina muy usada en el Mediterráneo y en su aparejo parecida al jabeque, del que sólo se diferencia en ser más alterosa, más llena de proa y de mayor calado.*
- Fernández Duro transcribe también otra definición de D. José de Veitia (5). «*Pingues*» y «*felibotes*»: *Son unos navíos de pozo que no tienen llana la popa, sino con roda en ella como en la proa, por lo cual se llaman navíos de dos rodas y son planudos y de poco puntal*

(4) Unguér, Richard W.: *Dutch Shipbuilding Before 1800*. Amsterdam, 1978.  
Crone, G. C. E.: *Dutch Yachts, Inland Ships, Fishing-Craft, and small seagoing Ships*. Amsterdam, 1939. (Versión extractada y traducida al inglés.)

(5) *Disquisiciones Náuticas*. Tomo V. Madrid, 1880, p. 117. (Definiciones de embarcaciones tomadas del *Norte de la Contratación de Indias Occidentales*. Sevilla, 1672, de D. José de Veitia.)

con que sólo tienen de bueno el ser de menos riesgo para montar barras y bajos; pero en lo demás son embarcaciones de poca defensa para la guerra y de mal aguante para los temporales.

- Finalmente, en una obra actual se escribe (6) «filibote» o «filipote»: Embarcación del siglo xvii de los holandeses, estilo de urca de popa redonda y dos palos con vela de cuchillo, para descubiertas.

Aunque las citas hayan resultado algo farragosas, se trata con ellas de hacer patente la gran confusión acumulada sobre las características de este buque por los diferentes tratadistas españoles.

Sin embargo, siguiendo a Unguer, se obtiene una idea del *vlieboot* muy diferente a las anteriormente expuestas.

Tanto él como Crone lo clasifican como buque con capacidad oceánica, aunque eran por lo general pequeños y superaban rara vez las 100 toneladas. Se sabe de algunos que en la última década del siglo xvi hicieron navegaciones transatlánticas desde España al Nuevo Mundo y en más de cien ocasiones, durante este período, sobrevivieron a tan larga y peligrosa travesía (7), lo que prueba sus magníficas condiciones marineras. No obstante, no fueron usuales ese tipo de viajes, sino los de cabotaje entre los puertos del mar del Norte.

La característica más acusada era el diseño del casco; como todos los buques holandeses, era de escaso calado y fondo plano con una pequeña quilla; su popa, llana y bastante alterosa, contrastaba con la proa, redonda y el castillo muy raso; la manga, bastante ancha, favorecía su capacidad de carga. Llevaba, por lo general, aparejo de dos palos; el mayor cruzado con vela mayor y una gavia; el mesana aparejaba una vela latina y con frecuencia, sobre ella, una pequeña vela cuadra envergada en una especie de perico o sobremesana; también solía llevar una cebadera bajo un pequeño bauprés.

Breughel (8) dibujó a mediados del siglo xvi una serie de grabados de tema náutico con gran rigor técnico marino, en los que se pueden identificar claramente dos *vlieboot* como el descrito, con las ligeras modificaciones de carecer de gavia o de perico que pueden observarse (fig. 1).

Este es pues, en opinión del autor, el tipo de buque tan profusamente empleado por los rebeldes holandeses y con el que contaba Parma como *baxel de armada*, entre otros, para proteger el paso de las embarcaciones de transporte de tropas.

### El «Boeijer».

El *boeijer* o *boyer* apareció en el siglo xv como una embarcación de fondo plano, rasa y de escaso calado; prácticamente una embarcación fluvial.

(6) Manera Regueyra, Enrique (y varios autores más): *El Buque en la Armada Española*. Madrid, 1981. p. 395.

(7) Unguer, op. cit., p. 36.

(8) Pieter Breughel (*El Viejo*). Colección de Grabados. Sig. BP 284. Lám. 64. Biblioteca Palacio Real. Madrid.

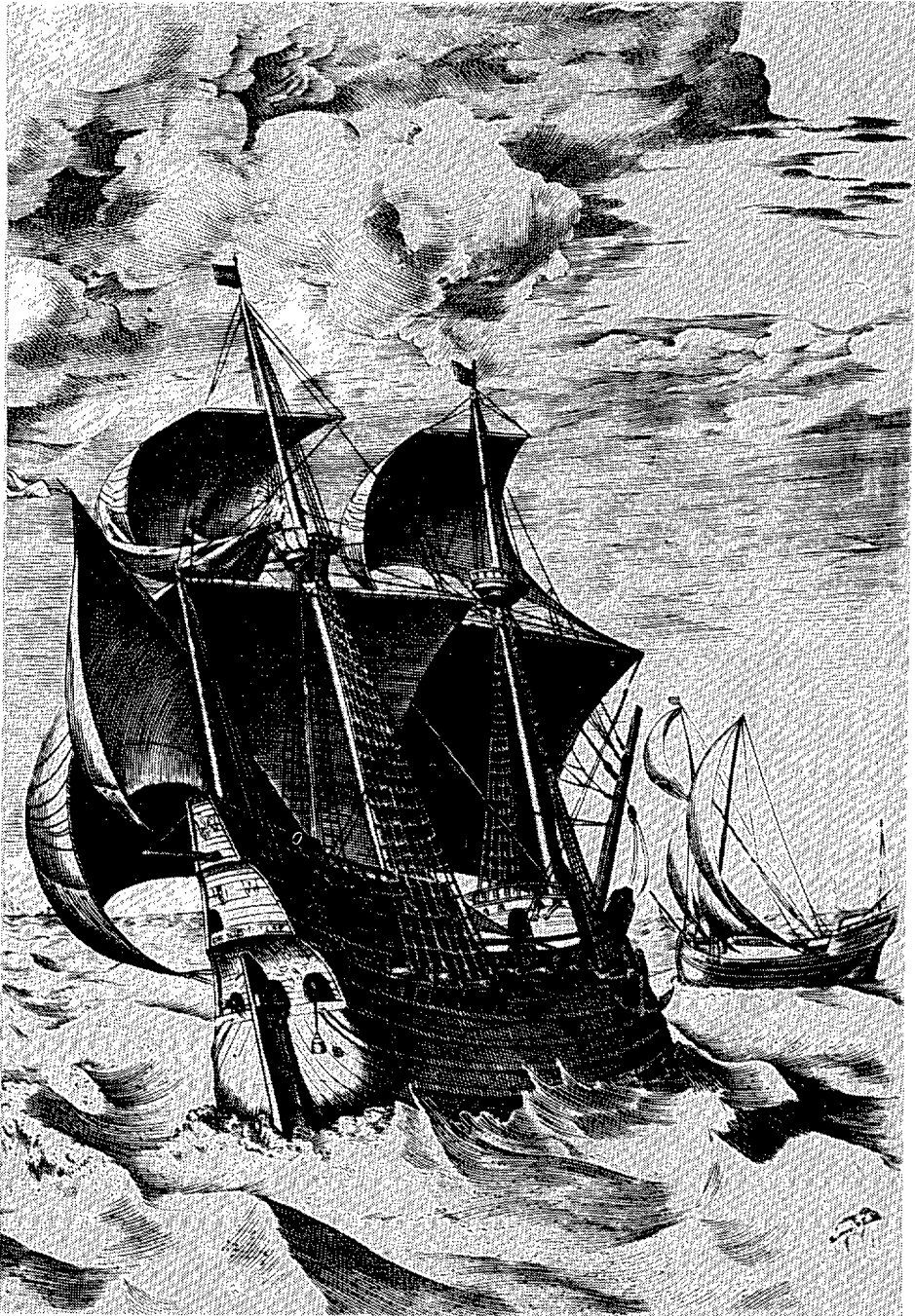


Figura 2.—Bocijer o Boyer en segundo plano.

En la siguiente centuria fue evolucionando y convirtiéndose en un buque de mar; conforme fue creciendo el tonelaje, lo hicieron las dimensiones del casco y superestructura, así como la complejidad de su aparejo.

En esta evolución del casco es probable que perdiera el fondo totalmente plano inicial, pero sin duda aún era capaz de entrar en puertos de poco calado. El tonelaje más corriente era de unas 100 toneladas, pero podía alcanzar las 130 o no pasar de las 50 en los pequeños. Llevaba cubierta corrida para proteger la carga y sus dimensiones usuales hacia 1560 eran: unos 20 metros de eslora, 6 de manga y 2,5 de calado. La relación eslora-manga, superior a 3:1, le situaba en la tendencia general en su época de buques relativamente alargados. El casco era de construcción robusta y forrado a *plan*, la proa redonda y el castillo raso y la popa también usualmente redonda, pero con espejo llano y la toldilla algo alterosa.

Lo más original de este buque era el aparejo. Arbolaba dos palos principales, mayor y mesana, y llevaba también un pequeño bauprés y un botolón a popa para afirmar el puño de escota de la vela latina. El palo mesana iba situado muy a popa, prácticamente pegado al codaste. Otro elemento fundamental del aparejo, asociado al palo mayor, era una larga percha o verga volante, afirmada al pie del mismo mediante un estrobo que permitía el giro, y formando un ángulo de unos 45° con él.

Este aparejo es el de la clásica vela de abanico o tarquina que, como se sabe, es de cuatro relingas, de las que la caída de proa va envergada al palo y se despliega, metiendo en una gaza que tiene en el puño de pena el penol de la percha.

Aunque existieron diferentes tipos de aparejos veleros en el *boeijer*, el más característico podría ser: aparejo cruzado en el palo mayor con vela mayor y gavia, aparejo de abanico (también en el mayor), vela latina en el mesana y un pequeño foque envergado en el estay de más a proa. Se trata, sin duda, de un aparejo muy original y característico que afortunadamente se puede aún contemplar gracias a otro magnífico grabado de Breughel (fig. 2) que en segundo plano muestra claramente el aspecto de un *boeijer* en 1567 —que es la fecha impresa en la parte inferior del espejo de popa del otro buque representado— (9).

Fue precisamente hacia esa época cuando alcanzó su mayor difusión, decreciendo luego paulatinamente para ser reemplazado en la década de 1590 por el *vlieboot*.

### El «Smak».

Las referencias sobre este tipo de embarcación son muy escasas, se sabe únicamente que se aplicaba esta denominación a los *boeijer* pequeños y que su característica vela de abanico se hizo tan popular que, además de conocerla por su nombre genérico de *sprietzeil* llegó a llamársela también *smakzeil*.

(9) Op. cit., lám. 63.

De estos pocos datos puede deducirse que el *smak* debió ser una embarcación de entre 40 y 50 toneladas de arqueo, unos 15 metros de eslora, 5 de manga y escasamente 2 de calado. Las formas del casco muy parecidas o iguales a las del *boei* y la cubierta corrida.

El aparejo incluiría, desde luego, una vela de abanico y también con seguridad, un pequeño mesana con su aparejo latino, por ser los dos palos característica típica de este tipo de embarcación. Sin embargo, es muy probable que el palo mayor ya no fuera cruzado, por representar la mayor y la gavia excesiva superficie vélica alta para ese tonelaje. En cuanto al pequeño foque, sí es posible que lo mantuviera por no constituir problema serio ni en la maniobra, ni en la tensión sobre el palo mayor.

No se ha conseguido localizar ninguna representación gráfica de esta embarcación y por tanto habrá que remitirse nuevamente a la de la figura 2, haciendo mentalmente las modificaciones y reducciones apuntadas en el párrafo anterior.

El incluir en esta relación un modelo tan poco definido y no mencionado —al menos expresamente— en los medios navales de Parma se justifica por constituir un nexo de unión entre los buques menores de cabotaje y los mayores de aguas interiores, entre los que se encuentra el *heude*.

### El «Heude».

Se trata de una embarcación de características también poco conocidas.

Para Crone (10) está incluida en el grupo de *aguas interiores*, pero afirma que es la mayor y que realizaba también navegaciones costeras. La clasifica como buque de carga de empleo frecuente en los estuarios del Mosa y el Escalda y añade que esta denominación también se aplica a un tipo más grande que cruzaba incluso el Canal hasta Inglaterra. Finaliza diciendo que una forma más anticuada de *heude* o *heu* es *hoy*, denominación en uso aún en Gran Bretaña.

Unguer (11) la clasifica también como la mayor —...*abarcando desde el «vaneschuitje» de 6 a 8 Tns., hasta el «heude» de más de 40...*—, entre la variada pléyade de los *schuit* (embarcaciones costeras interiores y fluviales). Añade además el dato significativo de que *no era muy diferente del «boyer»*, aunque sí, por término medio, menor que él. Tenía superestructura en castillo y toldilla; y a popa un yugo trapezoidal considerable.

En cuanto al aparejo, admite que era de dos palos, ya que se refiere al mesana como: *situado ligeramente más hacia proa que en el «boyer»*.

Se trata, según la opinión de estos dos autores modernos, de un buque muy similar al *smak* y por tanto, con capacidad para adentrarse en las movidas aguas del Canal.

Convendrá ahora investigar qué dicen los diccionarios especializados:

(10) Op. cit., pp. 6 y 7.

(11) Op. cit., pp. 35 y 53.

O'Scanlan consigna dos voces, una inglesa, «*hoy*»: *barco de pasaje de una sola cubierta y de un solo palo*, y otra francesa, «*Heu*»: *barco pequeño holandés que principalmente se emplea en la conducción de pasajeros*.

Por otro lado Winkelman, un autor holandés del siglo XVIII (12), en un diccionario holandés —francés con cierta especialización marinera, anota la Voz «*Hui*»: *tipo de embarcación utilizada en los alrededores de Bruselas y Amberes para transportar mercancías*.

Continuando con la búsqueda de denominaciones similares o afines, se encuentra al cronista italiano Campana (13), que, hablando de los buques de Farnesio, menciona a *cerca de cien pequeños navíos, menores que los «marceliane» (14), que se llaman «huede» y son apropiados para transportar soldados*; y continúa (en traducción libre del original): *Y para el servicio de estas embarcaciones había hecho ampliar el canal de Ypres, por donde navegaron de Amberes a Gante y desde allí a Brujas; preparó también más de setenta «nassaidi», capaces de transportar cada una treinta caballos*.

El párrafo es importante y merece ser considerado con cierto detenimiento.

En primer lugar, parece que Campana se encuentra con un tipo de buque completamente desconocido para él y transcribe su nombre equivocando el orden de dos letras: donde ha leído *heude* pone por error *huede*. Además, como testigo presencial que ha visto esas extrañas embarcaciones, busca para describirlas una referencia conocida para sus lectores (el libro está en italiano): un buque habitual en el golfo de Venecia, de forma sin duda parecida al flamenco, pero mucho mayor, puede llegar a las setecientas toneladas. Este detalle es revelador, pues da a entender claramente que sus *huedes* son navíos pequeños, desde luego; tal vez con menos de la décima parte de tonelaje que las grandes *marceliane*; pero lo que no cabe duda es que son auténticos buques, con hechuras y aparejo de navíos, pues si se tratase de lanchones, gabarras o barcas chatas, jamás hubiera tomado esa referencia aclaratoria.

En segundo lugar, menciona un recorrido por canales interiores, para hacer llegar esos buques a sus puertos de concentración y a continuación se refiere a las *nassaidi* (embarcación desconocida para el autor) en número de más de setenta. El tipo de carga que asigna a estas embarcaciones y su capacidad hace pensar en una especie de barcas o lanchones con plataformas aptas para transportar ganado.

Finalmente, y aunque sea adelantar acontecimientos, es obligado mencionar algunos datos insertos ya en los preparativos de la Empresa de Inglaterra.

---

(12) Winkelman, O. R. F. W.: *Nederduitsch en Fransch Woordenboek*. Utrecht, MDC-CLXXXIII.

(13) Campana, Cesare: *Della guerra di Fiandra*. Vicenza, MDCII, p. 102.

(14) Según O'Scanlan: *Marsiliana: ... buque de popa llana y de muchos redondos en la proa, que navega en el golfo de Venecia y costas de la Dalmacia y los hay hasta del porte de setecientas toneladas*.

Juan Bautista Piata, en 24 de junio de 1586, informa de palabra lo siguiente (15): *Las «pleitas» son de 60 a 70 pies de largo y 15 a 20 de ancho, no pescan más de tres pies de agua, pueden llevar gente debajo y encima de cubierta que la tienen e irán en cada una de ellas 200 hombres, las «huyas» son algo más cortas y más anchas, en todo lo demás conformes...*

Haciendo abstracción de los escasos conocimientos marineros que traslucen los comentarios del ingeniero Piata, conviene retener sólo el dato de que las dimensiones de eslora (unos 15 m.) y manga (del orden de 5 m.) de las huyas son similares a las que se estimaron para el *smak* y, por tanto, al *heude*.

Por otro lado, Farnesio, en carta a Felipe II de 21 de diciembre de 1587, escribe lo siguiente (16): *... que son todas las «pleitas» y «huyas» de las riberas de la Escalda, de la Delha y de la Lisa, con hacer cortar un canal desde nuestro fuerte de Irendich hasta el brazo de mar que divide la tierra firme de Flandes de las islas de Hosburg y de Casant y va a dar en el de la Esclusa con intención de que los dichos bajeles subiendo del Sasso... pudieren más fácilmente llegar seguros a dicha Esclusa... (Y más adelante contabilizando los navíos y bajeles que tiene prontos, añade): ... hay en Durquerque y Neoport 74 de diferentes suertes y porte y todos hechos para andar en la mar, 150 «pleitas» y 70 «huyas» de estas riberas que se juntarán en la Esclusa de donde han de salir que aunque no sobran bastan para llevar la gented y municiones...*

Es decir que Farnesio está relatando de primera mano los trabajos emprendidos para concentrar sus embarcaciones de transporte en La Esclusa (eludiendo Flesinga) y cuántas y de qué tipo, piensa acumular.

Cotejando estos datos con los de Campana, y a despecho de los números, que no son significativos, lo que resulta patente es que los *huedes* tienen que ser las *huyas* y las *nassaidi* las *pleitas*.

Vaya en apoyo de esta aseveración, toda la serie de denominaciones anteriormente expuestas. Ya que se ha convenido en que *huede* tiene que ser *heude*, escrita erróneamente, y que *heude* también se dice *heu* y *hoy*, y recordemos también la voz *hui*. Con todo ello, no es aventurado admitir que tanto fonética como etimológicamente, las palabras *heu*, *hoy* y *hui* se corresponden totalmente con la españolizada *huya*.

No es preciso insistir en la importancia de la conclusión a que se ha llegado, pues de acuerdo con ella, las 70 *huyas* acopiadas en diciembre de 1587 (que en el verano de 1588 serían probablemente más) no serán las embarcaciones *rasas*, *chatas* y *para andar*, *por estas riberas* y *no por la mar* de las que tan a menudo se lamentaría Farnesio, sino unos pequeños buques con un tonelaje, casco y superestructuras de cierta entidad, un aparejo similar al del *boyer* y en definitiva una capacidad marinera nada despreciable.

(15) A. G. S.: *Estado*, leg. 590, fol. 126.

(16) A. G. S.: *Estado*, leg. 592, fol. 149.



### El «Pleit».

Todas las consideraciones anteriormente hechas para llegar a asimilar *heude a huya* son en este caso, por fortuna, inútiles, ya que resulta obvio que el *pleit* flamenco es, sin duda, la *pleita* españolizada.

Crone considera al *pleit* como una embarcación de origen muy antiguo, conocida ya en el siglo XIII. La clasifica entre las de aguas interiores, pero admite que puede también emplearse en navegaciones costeras, siendo embarcación características de Flandes y Zelandia, donde todavía hoy día puede vérselas navegar dando pruebas de una longevidad de siete siglos.

También Winkelman la menciona en su diccionario definiéndola escuetamente como: *balsa, barca chata de río o batea*.

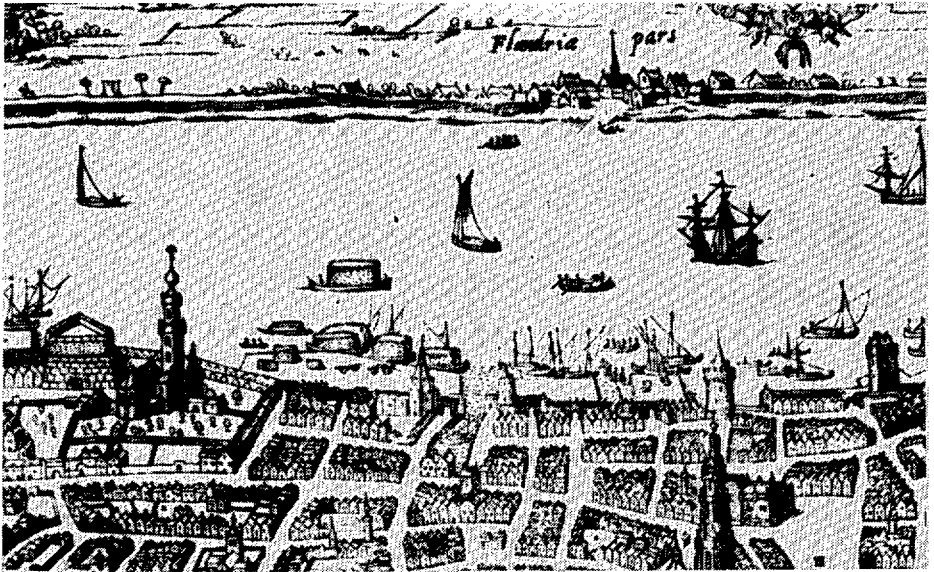


Figura 3. —Pleit o Pleita.

Algo más explícitos son los autores españoles. Así Fernández Duro (17) las define como *barcas prolongadas que admiten mucha carga y suben los ríos a la sirga o a remolque*; y Trillo (18) como: *barcas muy prolongadas y que pescan muy poca agua y con la menguante pueden hacer viaje*.

El dato sobre la sirga es muy interesante y queda ampliado por la información existente en la documentación administrativa procedente de Simancas, ya mencionada en la introducción (19), en la que figura la adquisición

(17) Fernández Duro. Cesáreo: *Armada Española*. Tomo II. Madrid, 1972.

(18) Trillo, Antonio: *Historia de la Rebelión y Guerra de Flandes*. Libro segundo. Madrid, 1592.

(19) A. G. S.: *Coniadura de Suelos*. No consta legajo ni folio.

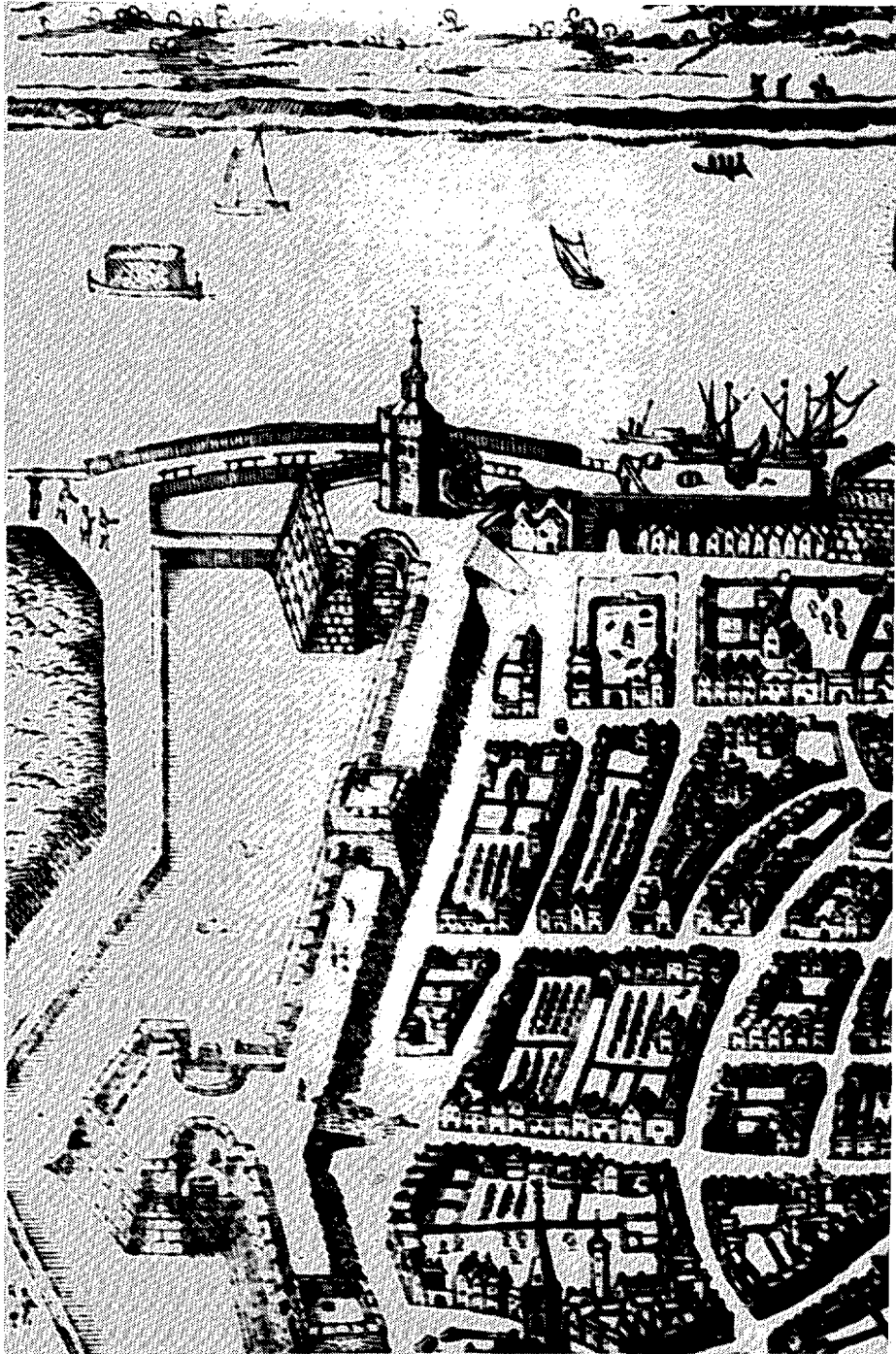


Figura 4.—Pleit o pleita.

de 28 botadores con sus garfios para servicio de las pleitas. Según O'Scanlan, la voz *botador*, en su segunda acepción significa: *Palo largo o varal con que los barqueros hacen fuerza en la arena para desencallar o para hacer andar los barcos*. Es decir, que su carácter fluvial y de navegación por canales queda plenamente demostrado. Es posible que, como dice Crone, en ocasiones, y convenientemente aparejada, una pleita pudiese hacer alguna navegación costera, pero se trataría de simples excepciones, pues, por puro diseño, su cometido principal tuvo que ser de aguas interiores.

Consta documentalmente la utilización de este tipo de embarcaciones como pontones y barreras en los asedios de Amberes y La Esclusa y de ahí pueden obtenerse nuevos datos sobre sus dimensiones que depuren los proporcionados por Piata. Estrada (20) lo cifra en *larga cada una de sesenta y seis pies y ancho doce*, es decir, una relación eslora-manga de 5,5 metros. Prácticamente concuerda con él Van Hasselt (21), que anota sesenta pies de eslora y doce de manga.

Como se ve, ambos difieren de Piata, sobre todo en la relación eslora-manga, que para este último llega a ser 3,5:1. La falta de rigor marinero de Piata, ya apuntada al hablar de las *huyas*, y las pruebas gráficas que se aportarán, nos inclinan a desestimar su versión, en el sentido de que exageró la manga.

Por lo tanto, se concluye que el *pleit* o la *pleita* fue una embarcación eminentemente fluvial, con una elevada relación eslora-manga y calado mínimo. Sus dimensiones aproximadas serían de unos 20 metros de eslora, de 3 a 4 de manga y un calado aproximado de un metro. La propulsión habitual tuvo que ser la sirga u otras formas de remolque, ayudadas por la impulsión con botadores y sólo esporádicamente arbolarían un sencillo aparejo de fortuna para valerse del viento.

Pudiera muy bien tratarse entonces de las embarcaciones representadas en las figuras 3 y 4, que son una borrosa ampliación obtenida de una panorámica de la ciudad de Amberes (fig. 17), probablemente del siglo XVI (22). En todas ellas se puede ver un cargamento igual, posiblemente de heno u otro tipo de pienso para ganado (23). A simple vista se aprecia una relación eslora-manga elevada, que permite aplicarles el calificativo de *muy prolongadas* que les diera Trillo.

---

(20) Estrada, Famiano: *Segunda Década de las Guerras de Flandes*. París, 1633, tomo I, fol. 331.

(21) Van Hasselt, M.: *Historia de Bélgica y Holanda*. Barcelona, 1844, p. 367.

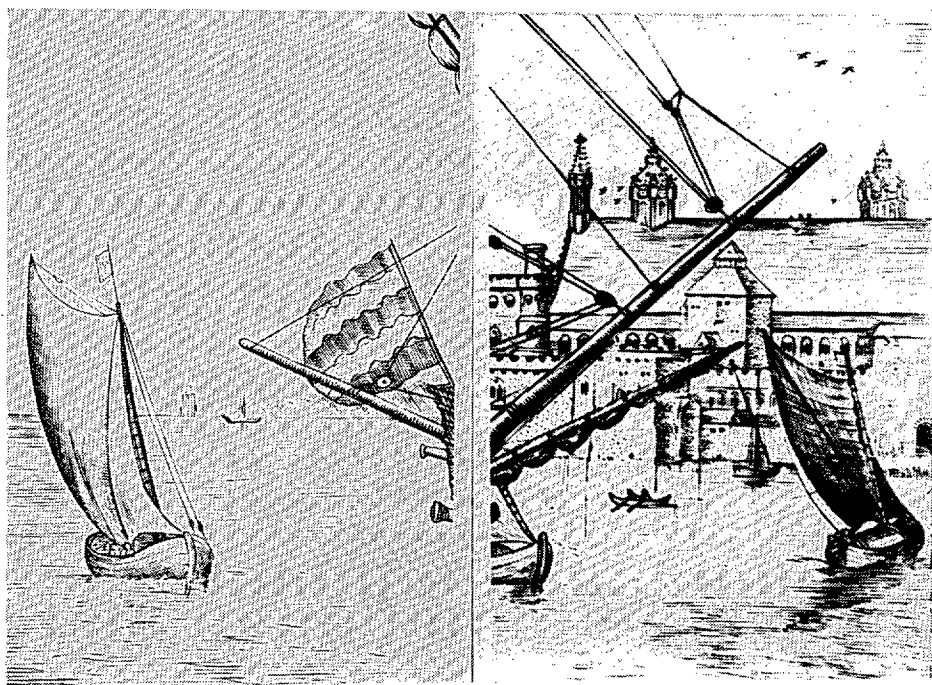
(22) Grabados: *Varias Estampas*. Sig. 113, lám. 161. Biblioteca Palacio Real. Madrid.

(23) Es muy interesante incluir aquí, en apoyo de lo dicho, la descripción que hace de las *pleitas* Carnero —Contador de los Ejércitos de Flandes de 1585 a 1597 y, por tanto, testigo presencial—: *...son unos bajeles chatos en que se navega por los ríos de los Estados con leña, heno y otras mercaderías...* Carnero, Antonio: *Historia de las Guerras Civiles que ha habido en los Estados*. Bruselas, 1625, p. 130.

### El «Damlooper».

Por falta casi absoluta de datos, es preciso acudir a la etimología de la palabra. *Dam* significa *dique* y *looper*, *corredor*, es decir, se trata de una embarcación genuina de los canales que, como se sabe, estaban frecuentemente cortados por diques.

Según relata Crone (24), la mayor parte de los grandes canales flamencos y holandeses disponían de compuertas inundables para salvar los desniveles, pero los pequeños canales no. De esta manera era preciso contar en ellos con un aparejo especial, una especie de cabrestante, para izar las embarcaciones y hacerlas salvar el desnivel.



Figuras 5 y 6.—Damlooper.

Esta clase de instalaciones era muy frecuente en los pequeños diques de separación, pero lógicamente las embarcaciones que las utilizaban no podían sobrepasar un cierto tonelaje, más bien pequeño. Esta circunstancia es la que, al parecer, originó el tipo de embarcación de que se trata.

Winkelman, en su diccionario, la describe como *embarcación característica del país, pequeña y de un solo palo*, y O'Scanlan proporciona la acepción francesa de *damlooper*, que es *damelopre: embarcación holandesa muy chata para navegar en los canales interiores*.

(24) Op. cit., p. 17.

Existe una posibilidad remota, aunque sugestiva, de ampliar algo tan escasos datos, relacionando al *damlooper* con otro tipo de embarcación utilizada por el ejército de Flandes: los *dromedales*, mencionados por Fernández Duro en su *Armada Española* (25). Es el único autor en el que se ha encontrado esta referencia y aunque la asimilación de *dromedale* a *damlooper* no es realmente fácil, puede intentarse la siguiente pirueta lingüística: tomando las acepciones holandesa y francesa y admitiendo un no pequeño trabalenguas que transpusiese la letra r de la sílaba final a la primera de la palabra españolizada, se encuentra una cierta semejanza fonética, que tal vez pudiera ser explotada en un posterior trabajo, cuando se trate con más detenimiento, el segundo antecedente mencionado en la introducción.

Lo que no cabe duda, en definitiva, es que se trata de una embarcación característica de aguas interiores, de pequeño tonelaje y un solo palo, lo que permite aplicarle las características generales expuestas por Unger, para la amplia gama de los *schuifs* (26):

- Fondo plano, calado mínimo, y en ocasiones una orza lateral abatible.
- Casco robusto forrado a tingladillo y forma de las llamadas *de dos rodas*.
- Relación eslora-manga elevada.
- Muy maniobreros a la vela, gracias a la adopción del aparejo de cuchillo, consistente, por lo general, en vela de abanico y foque.

De tal manera que un *damlooper* debió ser una embarcación muy semejante a las de las figuras 5 y 6, tomadas también de los grabados de Breughel ya mencionados.

### El «Kromsteven».

Al *kromsteven* o *crompster* lo menciona Unger (27) como pequeña embarcación holandesa de carácter netamente militar y no aporta sobre ella más dato que considerarla incluida dentro del tipo genérico de los *schuif*.

En este caso, al contrario que el del *damlooper*, la relación entre el *kromsteven* y la embarcación ampliamente utilizada por el ejército de Flandes, conocida como *cromensteven*, *gromestal* o *promestebe*, es clara e inmediata. Ahora bien, se trata de una embarcación militar que por su tamaño estaba probablemente circunscrita a operar en aguas interiores o, como mucho, en los estuarios del Escalda y el Mosa. Por tanto, es difícil que Parma contara con ella como embarcación de escolta para la Empresa de Inglaterra. De hecho, a partir del final de la década de los setenta, no se ha encontrado mención alguna sobre la misma en relación con el ejército

---

(25) Op. cit., tomo II, pp. 278 y 279.

(26) Op. cit., pp. 35 y 53 a 55.

(27) Op. cit., p. 34.

imperial, ni tampoco se la nombra expresamente en los intensos preparativos navales de Farnesio en el bienio 86-88.

Es preciso resaltar el *expresamente*, porque por otro lado, un autor inglés, Boulind, en un documentado artículo (28), afirma que el *kromsteven*, el *heude* o *hoy* y el *smakzeil* eran un mismo tipo de buque y para hacer esta aseveración se basa en fuentes holandesas e inglesas casi incontrovertibles.

El buque que describe Boulind ya no se trata de un *schuit*, ni siquiera de los grandes, sino de una nave de mediano tonelaje (entre 150 y 200 Tns.), fuertemente artillada y con un aparejo similar al del *boeijer*. Es decir, muy similar a la representada en la figura 7, tomada por Moore (29) de las cartas del *Speculum Nauticum*, de Lucas Wagenaer; o quizá, más parecida aún al *galeoncete* (fig. 8) de la famosa serie de Monleón.

Todo ello concuerda en parte con las asimilaciones anteriormente hechas aquí entre el *boeijer*, el *smak* y el *heude*, pero aplicado a un tipo de buque sobredimensionado, de mayor tonelaje y más potente. Tal vez, la clave de estas diferencias se encuentre en el *bache* naval experimentado por el ejército de Flandes entre 1574 y 1586, en el que la carencia casi absoluta de medios navales impide que los pequeños *cromenstevens* de Mondragón y

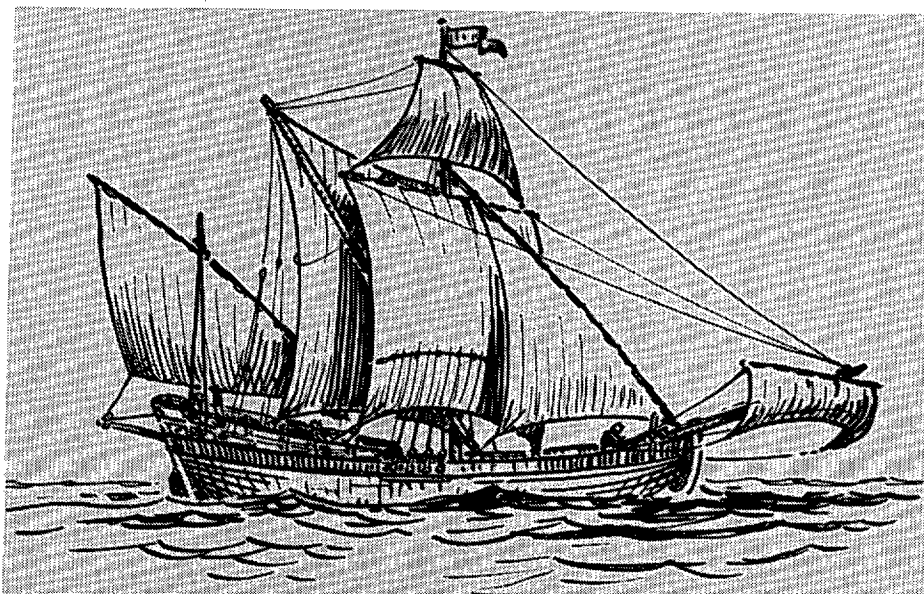


Figura 7.—Posible kromsteren. De Moore, Alan: *Rig in Northern Europe*. The Mariner's Mirror XLII (1956), p. 14.

(28) Boulind, R. H.: *The Crompster in Literature and Pictures*. The Mariner's Mirror LIV (1968), pp. 3-17.

(29) Moore, Alan: *Rig in Northern Europe*. The Mariner's Mirror XLII (1956), p. 14.

Sancho Dávila de principios de la década de los setenta experimenten el desarrollo y evolución de sus homónimos holandeses.

En definitiva, subsiste en este punto una importante duda que se tratará de aclarar en una ocasión posterior, al centrar el tema en las operaciones navales en Flandes, previas a la Empresa de Inglaterra.

### La «Gallei».

La *gallei* o *galera holandesa* fue un tipo de buque derivado de la clásica galera mediterránea y, como ella, de carácter y utilización exclusivamente militar. Su empleo se vio prácticamente restringido a la zona de Holanda y Frisia, dentro del pequeño Mediterráneo brumoso del mar de Zuyder:

Existe una interesante referencia en *La Armada Española* (30) sobre un importante combate naval librado en la primavera de 1573, durante el asedio de Harlem por los imperiales, en el que intervinieron por ambas partes un crecido número de embarcaciones predecesoras de la *gallei*. Se trataba de una especie de galeota ligera, de poco calado, propulsada sólo a remo, con once a dieciocho bancos, y armada con artillería gruesa a proa. Este tipo de embarcación recibía en Holanda el nombre de *zeinschip*, tomado, al parecer, de un pequeño buque de pesca propulsado a remo y vela que proliferaba por esas costas alrededor del año 1500 (31).

Un prototipo de galera holandesa, según la fuente anterior, sería la representada en una panorámica de Amsterdam en 1606, en la que se la ve provista de 32 remos y con dos palos, de aparejo de vela cuadra. Esta es, al parecer, la notable diferencia con respecto a las galeras tradicionales que, como se sabe, llevaban siempre aparejo latino.

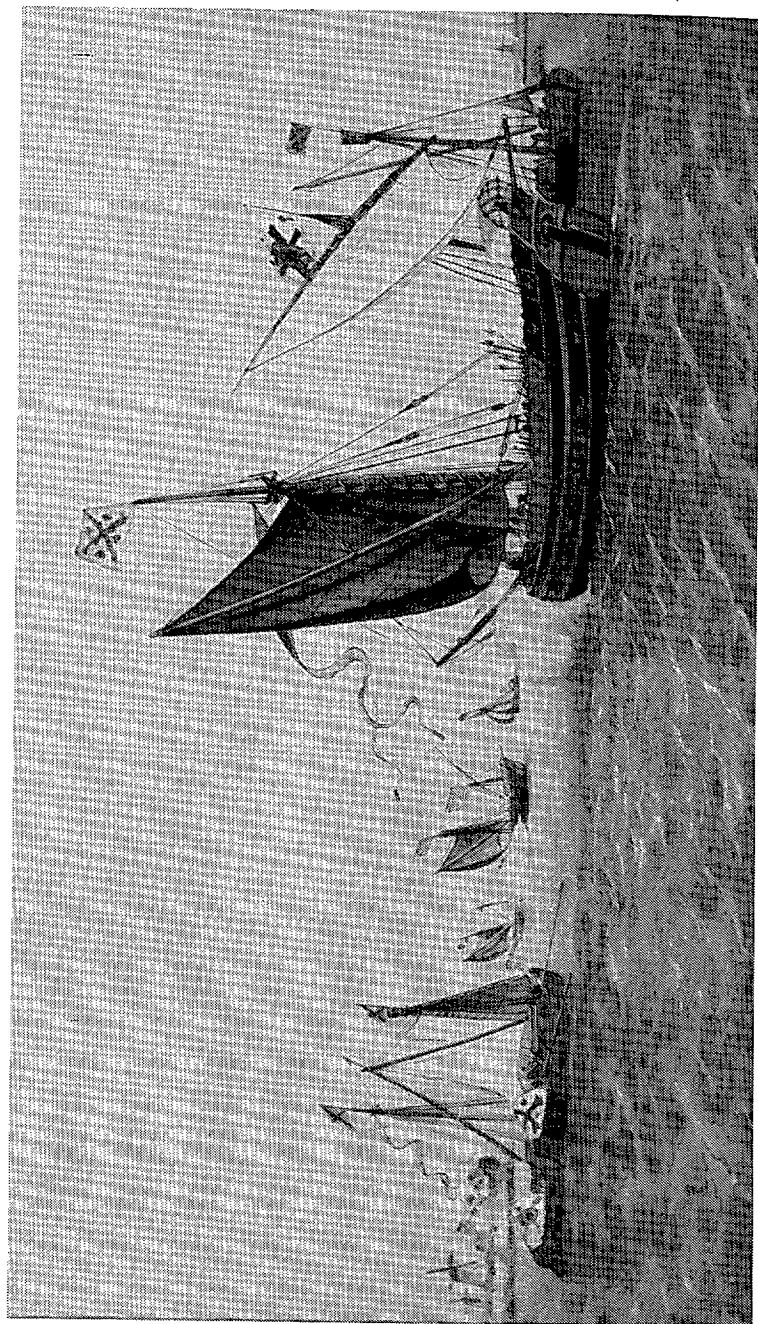
Sin embargo, y en contra de esta aseveración de Crone, llama mucho la atención el ver abundantemente representada en los mencionados grabados de Brueghel un tipo de galera muy diferente (figs. 9 y 10). Es una embarcación ligera, de un solo palo, con aparejo latino y entre 18 y 22 bancos.

Claro está que en tan prolífico artista siempre es posible encontrar una solución de compromiso y así en el grabado de la figura 11 adopta la postura ecléctica de representar el trinquete latino y el mayor cruzado y hasta con gavia.

Todo ello hubiera carecido de importancia al objeto de este trabajo, pues hasta ahora no existía fuente alguna en que se mencionaran estas embarcaciones como asociadas a la Empresa de Inglaterra. De ahí nuestra sorpresa al localizar entre los documentos de la *Contaduría del Sueldo* uno, sin foliar, reflejando una orden de pago por la toma al servicio de Su Majestad de una galeota de 20 bancos con todas sus jarcias y velas, mandada construir por un tal capitán Propercio Barrozzi en Amberes y entregada en junio de 1588.

(30) Op. cit.

(31) Crone. Op. cit., p. 6.



rjalls (queches) holandeses armados en corso

galeonete al servicio de España

Figura 8.—RENACIMIENTO

EMBARCACIONES FLAMENCAS Y HOLANDESES

De: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*, por Rafael Monleón. (Museo Naval. Madrid.)



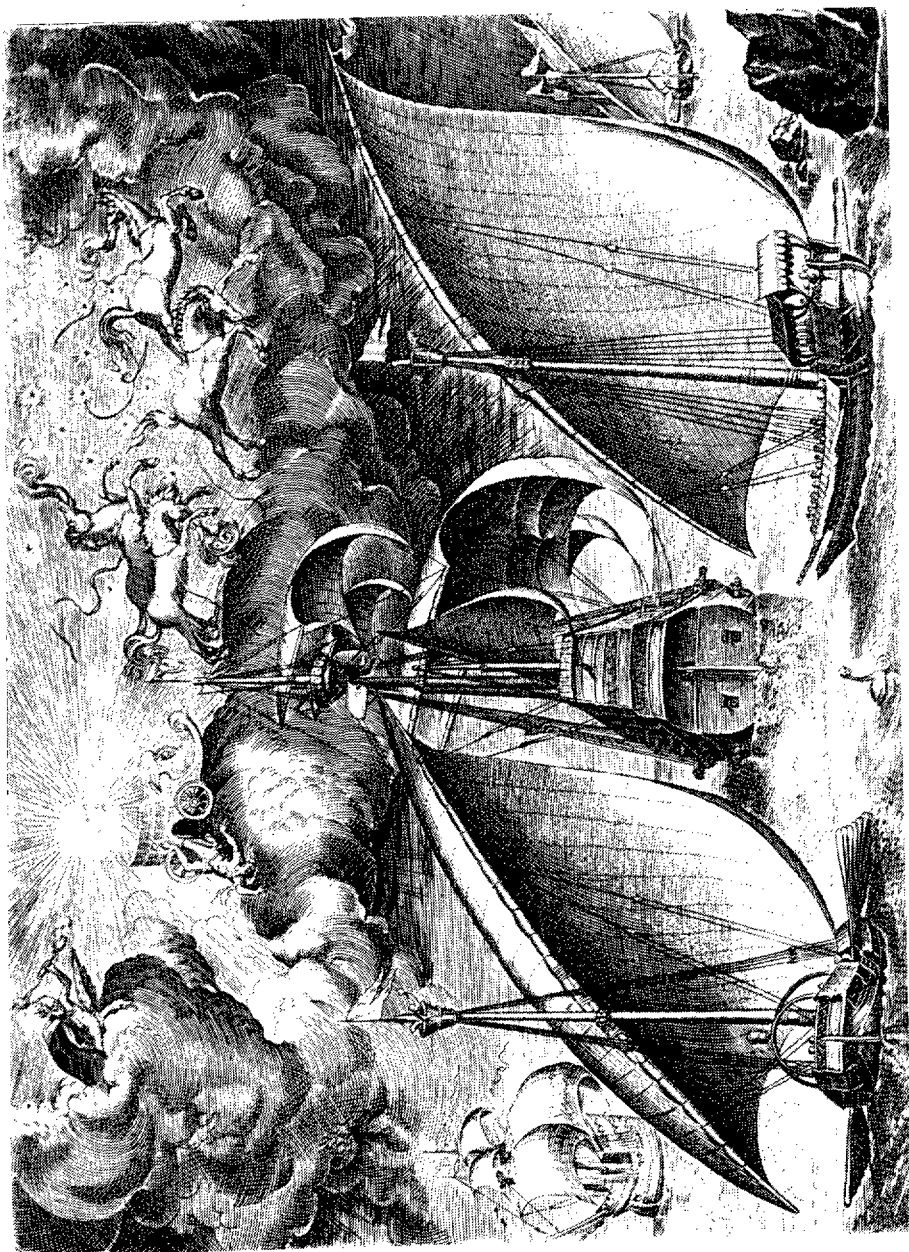


Figura 9.—Gallei.

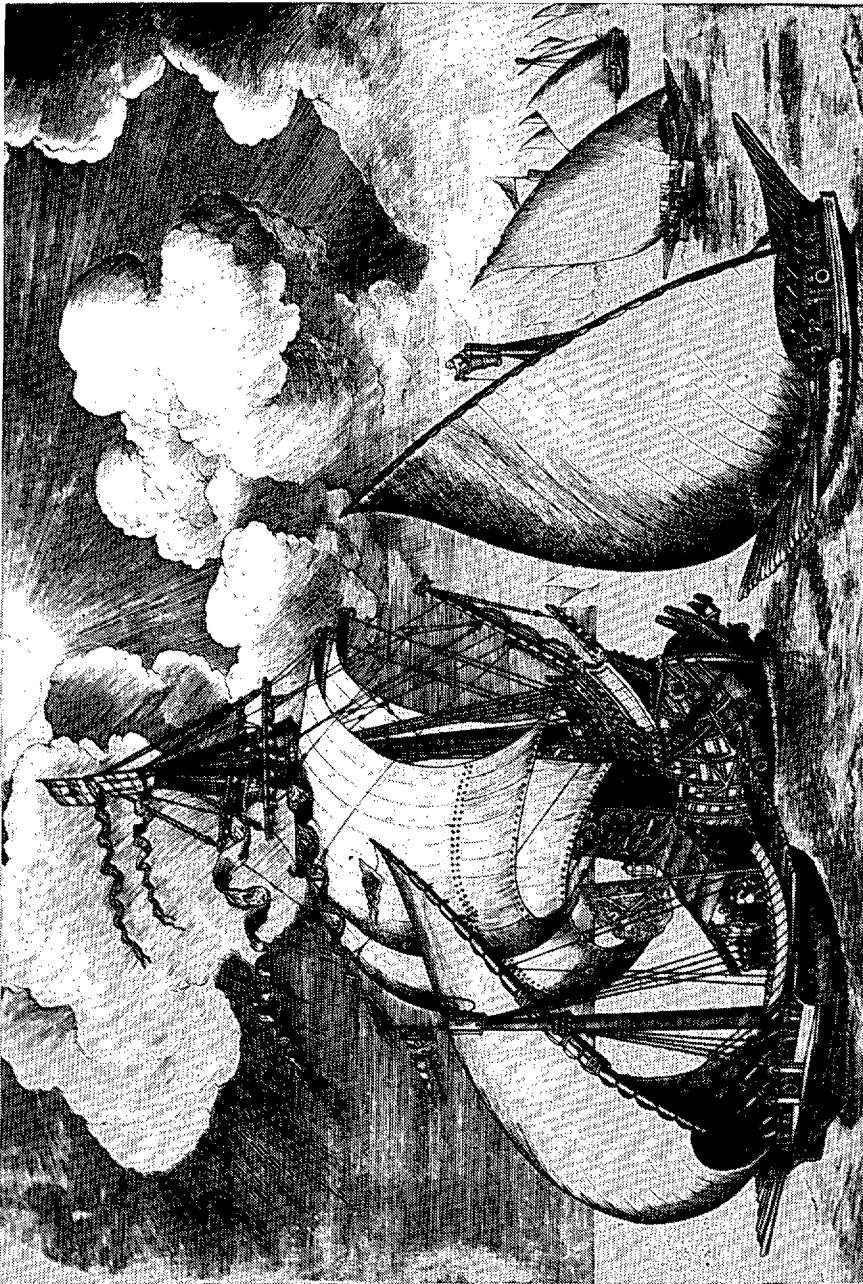


Figura 10.—Gallei.

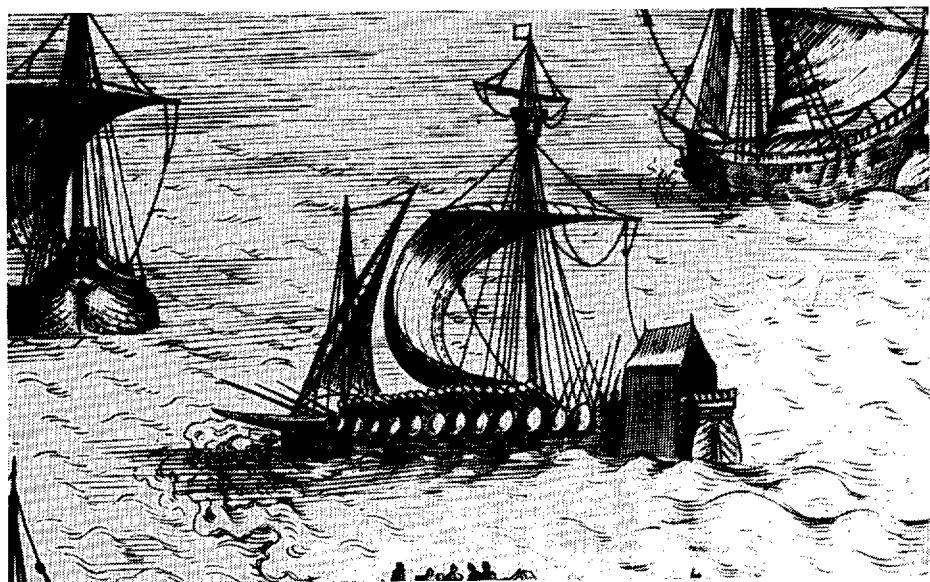


Figura 11.—Gallei.

No cabe duda de que la investigación sistemática de ese gran fondo documental inédito ha de proporcionar notables hallazgos.

### El «Buss».

El *buss*, *buis* o *haringbuis* data de principios del siglo xv y fue diseñado fundamentalmente para la pesca del arenque, aunque también se utilizó a menudo como buque de carga e incluso como buque de guerra, dotándolo de artillería para convoyar a las flotillas arenqueras.

El desarrollo del *buss* vino impuesto por la necesidad de contar con una embarcación robusta y de cierta envergadura, capaz de faenar con las nuevas grandes artes de captura y soportar las relativamente largas y, a menudo, duras navegaciones a las costas de Escocia y a los últimos confines del mar del Norte.

Este cambio se originó en la introducción, a principios del siglo xv, de un nuevo tipo de red de arrastre mucho más grande y también en la adopción de una técnica de conserva del arenque —salándolo y almacenándolo en barriles— que permitía navegaciones mucho más prolongadas.

Se trata del primer prototipo de buque holandés netamente original que desembocará, a través de una serie de pequeñas y continuadas modificaciones, en el famoso *fluyt*, que señoreará las rutas comerciales del mundo en el siglo xvii.

En principio, su casco estaría muy probablemente forrado a tingladillo, pero en el siglo xvi consta que estaba ya hecho a plan. La popa era llana

hasta alrededor de 1600, en que adoptan la redonda como la generalidad de los buques holandeses. Iba provisto de un fuerte codaste para soportar el timón, y la roda era pronunciadamente curva, con la proa redonda y de muchos llenos. Era de fondo bastante plano, pero con quilla, y los laterales del casco, muy perpendiculares al plan, le daban cierto aspecto frontal de cajón.

El de tonelaje medio llevaba dos pequeñas cubiertas, una a proa, para proteger el material y víveres, y otra a popa, para cobijo de la dotación. Los más grandes llegaron a llevar cubierta corrida con una gran escotilla en la parte central. Su capacidad de carga era relativamente grande, a pesar de la elevada relación eslora-manga, que hacia 1570 era del orden de 4,5:1, muy superior a la de los más avanzados veleros de esa época. Estas dimensiones revolucionarias le proporcionaban una excelente maniobrabilidad y velocidad y unas magníficas condiciones marineras, sin excesiva pérdida de la capacidad de transporte.

En los últimos años del siglo XVI los constructores holandeses llegaron a un compromiso entre tonelaje y eslora para obtener rendimientos óptimos. Los tonelajes usuales fueron los siguientes:

- Hacia 1520 el promedio era de 200 toneladas.
- En 1570 se sabe de un *buss* que podía almacenar hasta 140 toneladas de arenque.
- A partir de 1570 los tamaños decrecieron y el promedio normal era de 100 toneladas o menos, siendo sus dimensiones del orden de 25 metros de eslora, 5 de manga y 3 de puntal.

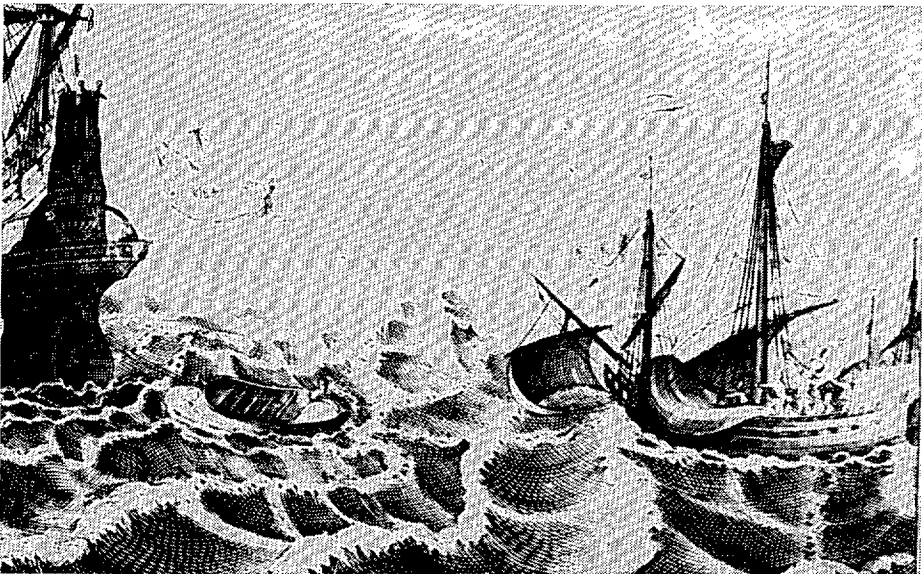


Figura 12.—Buss o haringbuis.

La causa de esta disminución de tonelaje fue la creciente especialización de los tipos de buques, que trajo consigo el diseño de naves de carga más específicas. Por ello los *buss*, empleados a menudo como mercantes, volvieron sobre 1600 a ser exclusivamente buques de pesca.

En conexión con esta última actividad, un detalle muy característico fue la introducción del *bun*, bodega abierta provista de numerosos imbornales pequeños que permitían la libre circulación del agua de mar, consiguiendo de esta forma una buena conservación de las capturas de arenques frescos.

El *buss* arbolaba tres palos cruzados con una vela cuadrada, al menos, en cada uno. Mientras faenaba, los palos trinquete y mayor eran abatidos, dejando solamente el pequeño mesana con su vela, a fin de mantener tenso el arte de pesca. Los dos palos abatidos se trincaban en cubierta en sendas estibas laterales situadas a proa de la fogonadura del mayor.

Aunque sea algo aventurado asegurarlo, una representación de un *buss* podría ser la de la figura 12; a pesar de no estar muy claro el grabado, se aprecian tres palos cruzados con sus correspondientes velas cuadradas (ya que, aunque la del trinquete está cortada por el margen, parece mucho más una verga embicada, como la del trinquete, que no la entena de un aparejo latino). Por otro lado, en cuanto al tonelaje, la comparación con el galeón próximo y el tamaño de sus tripulantes da a entender la intención del artista de representar un buque francamente pequeño, inferior desde luego a las 100 toneladas. De manera que puede entrar dentro de la categoría de *buss* de tamaño decreciente, posterior a 1570. El hecho de que lleve cebadera (vela no mencionada en las características generales) carece de importancia, ya que se consideraba un elemento auxiliar poco relevante.

Finalmente, aunque se ignora el nombre del artista y lugar y fecha de ejecución, el grabado está encuadrado junto con otros correspondientes a temas navales flamencos y holandeses del siglo XVI (32), por lo que resulta lógico suponerle la misma procedencia.

### El «Hoeker».

Siguiendo con su grado de especialización creciente en tipos de buques, los constructores holandeses desarrollaron a finales del siglo XV el *hoeker*, embarcación prevista fundamentalmente para las pesquerías de bacalao. Es probable que el nombre haga precisamente referencia a ello, pues es sabido que el bacalao se pesca al anzuelo de forma preferente, y *hoeker*, en holandés, significa anzuelo.

Los primeros construidos carecían prácticamente de quilla y su fondo plano les permitía atracar o varar en cualesquiera de las aplaceradas costas y riberas de los Países Bajos. Aunque posteriormente fueron dotados de una quilla más acusada, continuaron con esta característica del fondo plano.

Fueron, en general, más grandes que el tipo *buss*, ya que en sus despla-

(32) Op. cit., láms. 161-115-118 y 101. La que representa al *buss* es la núm. 170.

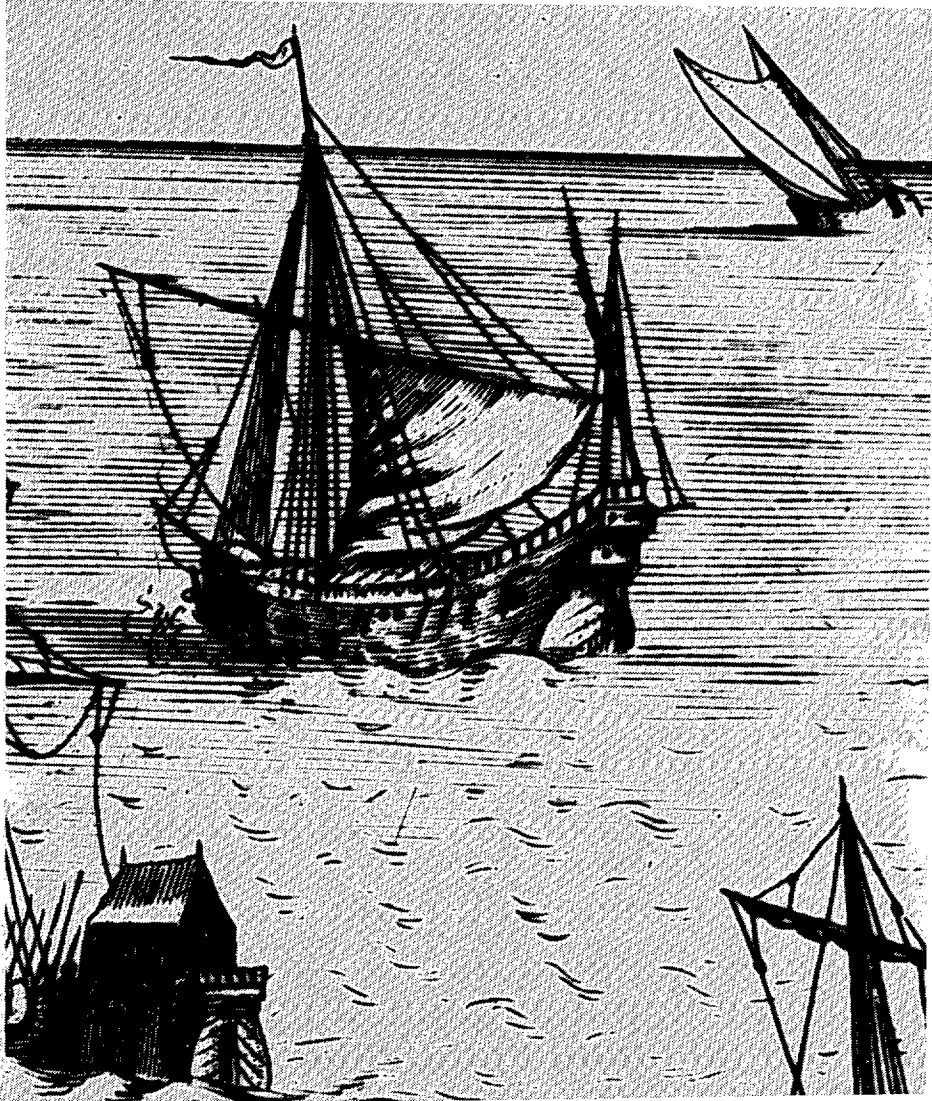


Figura 13.—Hoeker o urca.

zamientos solían llegar hasta las lejanas pesquerías de Terranova en campañas de larga duración.

El casco era robusto y muy probablemente forrado a tingladillo al principio y posteriormente a plan. La proa era redonda, con una roda acusadamente curvada y la popa, que hasta finales del siglo XVI se mantuvo llana, volvió a construirse redonda, al igual que ocurrió con el *buss*.

Su aparejo usual constaba de dos palos: el mayor, cruzado con una o más velas cuadradas, y un pequeño mesana, situado muy a popa, prácticamen-

te pegado al codaste, que aparejaría, casi con absoluta seguridad, una vela latina.

Aunque a finales del siglo XVI y durante el XVII se construyeron *hoeker* de tres palos que fueron empleados como mercantes en el mar del Norte e incluso en el tráfico con el Mediterráneo, Unguer (33) asegura que su principal cometido continuó siendo el de las pesquerías de bacalao.

Ante esta afirmación, es preciso señalar el confusionismo existente en las denominaciones y características de los buques asimilados al *hoeker* o derivados de él y que se concretan fundamentalmente en la conocidísima urca.

O'Scanlan define a la urca como: *Especie de fragata de carga, o construida al propósito para ello, es decir, de muchos llenos, aunque no de tanta eslora como la fragata de guerra. Antiguamente se decía «charrúa», según Clariana y Gualves (Resumen Náutico, Barcelona, 1731), y los franceses la llaman gabarra //Fr. Flute, hourque, gabare //Ing. Store - Ship//It. Flauto. A continuación, el tratadista y marino español añade la definición de urca holandesa, que es: Embarcación del Norte, y más especialmente de Holanda, sumamente llena o redonda en sus gálibos, y de casi igual figura en proa que en popa, que sólo tiene una cubierta, y todo lo demás es bodega para cargar.*

Esta cita adolece de algún error. En la acepción francesa mezcla el *flute* —que, como el *fluyt*, es buque de alta mar— con la *gabare* —simple gabarra de tren naval—. Asimismo, traduce al inglés por el impreciso término de *store - Ship*. En cambio, en los diccionarios trilingües finales de su obra traduce correctamente *houcre* o *hourque* (francés) y *howker* o *hooker* (inglés) por urca holandesa.

Es importante hacer un inciso para señalar la mención de las charrúas, castizo apelativo español con el que se designaba a embarcaciones frecuentemente utilizadas por el ejército de Flandes, y lo que es más importante, también se denominaban así varios de los enigmáticos *bajeles de guerra* alistados por Farnesio en la Esclusa y Neuport, para la *empresa principal* (34).

Otra definición confusa es la que transcribe Fernández Duro, tomada de José de Veitia (35): *Son unas embarcaciones extranjeras planudas y por lo general de poca fortaleza y aguante.*

Finalmente, en la obra, ya citada, *El Buque en la Armada Española* (36) se define a la urca como: *Especie de fragata de carga de muchos llenos y mayor eslora que la normal; en el siglo XVII las hubo en la Armada para transportar mercurio a América, siendo muy robustas. La urca holandesa es*

---

(33) En él se han basado fundamentalmente las descripciones del *buss* y el *hoeker*.

(34) En documentos de la *Contaduría de Sueldos* se han localizado referencias a cuatro *charrúas*, con sus nombres y el de sus capitanes, en La Esclusa y otras dos en Neuport. En ambos casos se entremezclan sus nombres con el de otros *filibotes* y se designan todos estos buques como *Bajeles de guerra de Su Majestad*.

(35) Ver nota 5.

(36) Ver nota 6.



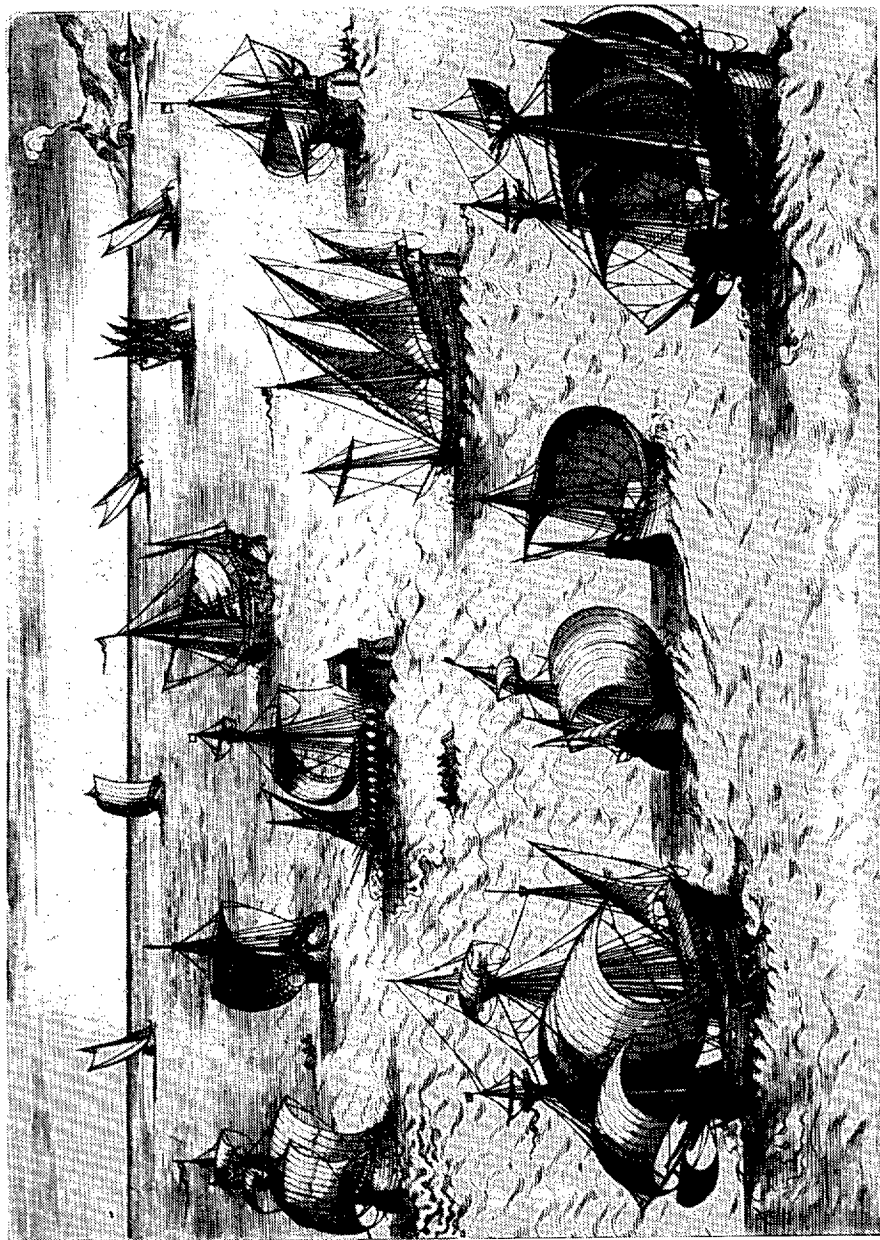


Figura 14.—Embarcaciones de los Países Bajos. Segunda mitad del siglo XVI.



*sumamente redonda en sus gálibos y de dos rodas con una cubierta, dos palos triples cruzados y el de popa con cangreja grande.*

Como se ve, las opiniones son dispares y, en su conjunto, definen un tipo de buque que tiene poco que ver con el descrito por Unguer. Es decir, parece que el *hoeker* y la *urca* no son la misma embarcación. Sin embargo, Winkelman, en su diccionario (37), aporta una definición que remacha su condición de pesquero: *Tipo de embarcación aparejada para la pesca con línea* y lo traduce al francés como *houcre*, que ya se ha visto anteriormente, es para O'Scanlan la *urca* holandesa.

En definitiva, de todas estas disquisiciones conviene retener la siguiente idea. En términos muy generales, y admitiendo las excepciones y matizaciones que exige tema tan difuso, parece ser que la *urca* holandesa del período considerado era una embarcación de tonelaje medio, entre 100 y 200 toneladas (recuérdese los tonelajes del *buss* y su inferior tamaño respecto al *hoeker*); concebida principalmente para la pesca de altura del bacalao, pero utilizada también con frecuencia como transporte de mercancías; con un casco de muchos llenos, resistente, de fondo plano, proa muy redonda y popa en general llana (aunque debió hacerlas también en esa época de dos rodas) y aparejada con dos (raramente con tres) palos, cruzado con vela cuadra el mayor y latina el mesana.

Es decir, un buque de las características del representado en la figura 13 que, aunque aparentemente es muy similar a los filibotes de la figura 1, se diferencia de ellos de forma ostensible en el tonelaje, como puede observarse en la panorámica del grabado de Breughel (fig. 14), valorando el tamaño en perspectiva. Esto concuerda con las escasas 100 toneladas del filibote y las entre 100 y 200 del *hoeker*. Además, la silueta del casco de este último es más rasa y con la toldilla menos alterosa.

Tampoco debe desestimarse que otra modalidad (la de dos rodas) de tan controvertida embarcación fuera la de la figura 15, vista de popa. Bien es verdad que carece de mesana, pero no es descabellado pensar que la anarquía (o flexibilidad) constructora de la época admitiera esas singularidades. Más aún, tal vez esta versión de dos rodas se acerque mucho a la de la española charrúa, tan interesante como ya se ha apuntado, para este trabajo.

Para terminar con esta descripción de embarcaciones, y fuera ya del apartado *hoeker*, no se debe dejar pasar la oportunidad de señalar —aprovechando el valioso muestrario naval de la figura 12— la representación de una carabela, que se amplía en la figura 16.

Existieron dos tipos de buques de categoría oceánica, el *Huelk* y el *Karveel*, que no se incluyeron dentro del correspondiente apartado por ser de origen bastante más antiguo que los considerados y estar, según Crone y Unguer, fuera de servicio o evolucionados hacia otros tipos, a finales del siglo XVI. Además, no se trataba en ninguno de los dos casos de prototipos

---

(37) Ver nota 12.

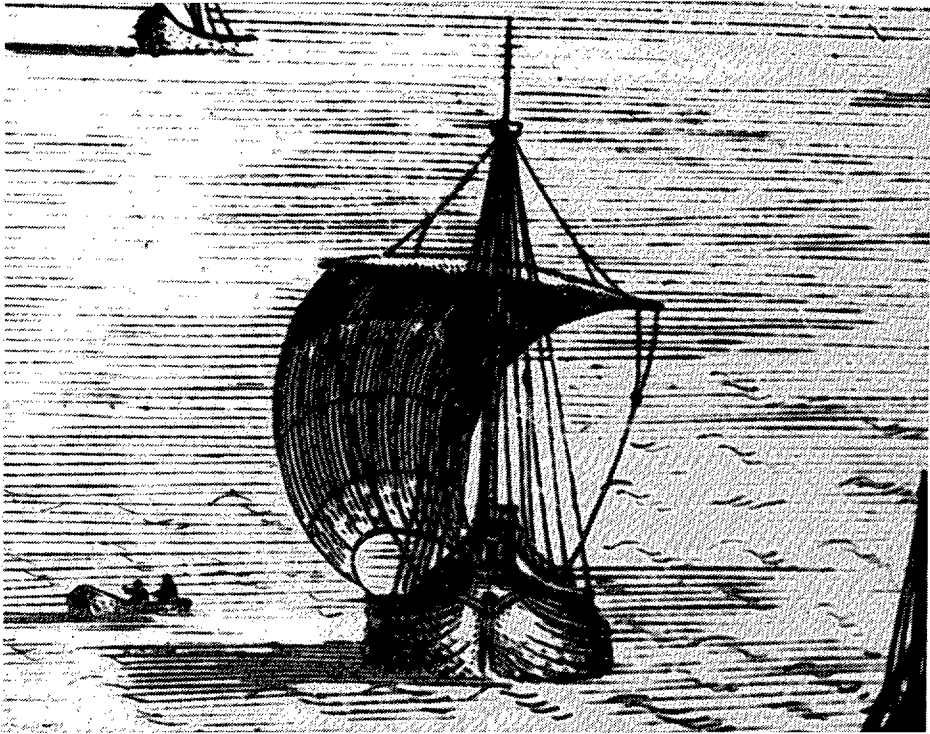


Figura 15.—Probable hoeker o charrúa.

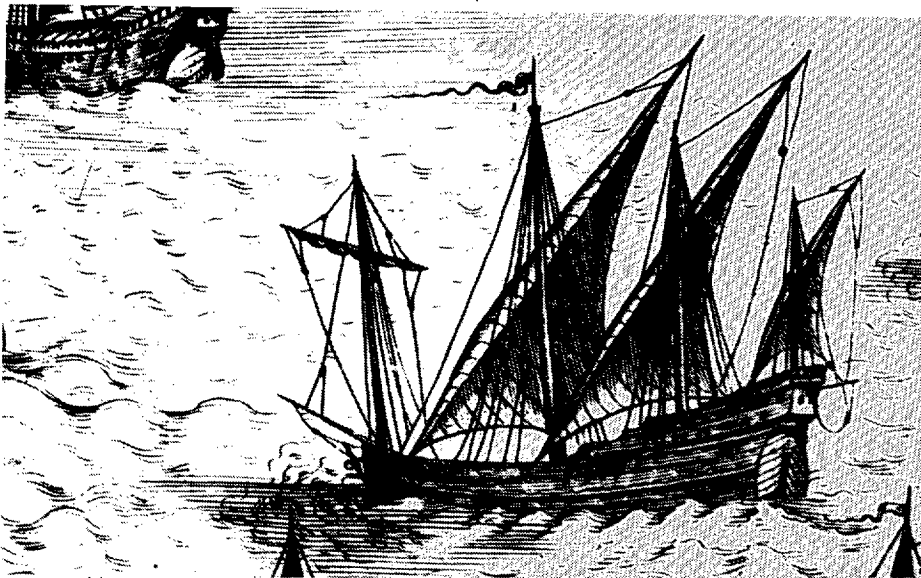


Figura 16.—Carabela aparejada «a la portuguesa».

originarios de los Países Bajos, sino copia o adaptación de las carracas ibéricas que en los siglos XIV y XV hacían *la carrera de la lana*. Concretamente el *Karveel* es descrito como un buque grande —del orden de 500 toneladas— que arbolaba un aparejo completo, es decir, dos palos cruzados dobles y un mesana con vela latina y, en ocasiones, sobremesana. Incluso la palabra *Kaarvel* respondía más a la técnica de forrado del casco *a plan*, importada también del extranjero (en oposición a la tradicional holandesa del tingladiello), que a cualquier tipo de relación, en casco o aparejo, con la carabela ibérica.

Por ello resulta sorprendente ver representadas dos carabelas, con el original aparejo característico de su última época (38), rodeadas de embarcaciones típicamente holandesas (excepción hecha de las carracas y galeones, que podían considerarse de carácter internacional por su enorme difusión).

Pero lo más curioso, y que induce a pensar en que su inclusión en el grabado no es un mero capricho exótico de Breughel, es que, en la panorámica de Amberes de la que se tomaron las figuras de la pleita (fig. 17) vienen representados nada menos que tres de esos buques, dos en medio del Escalda y otro casi atracado al muelle (fig. 18).

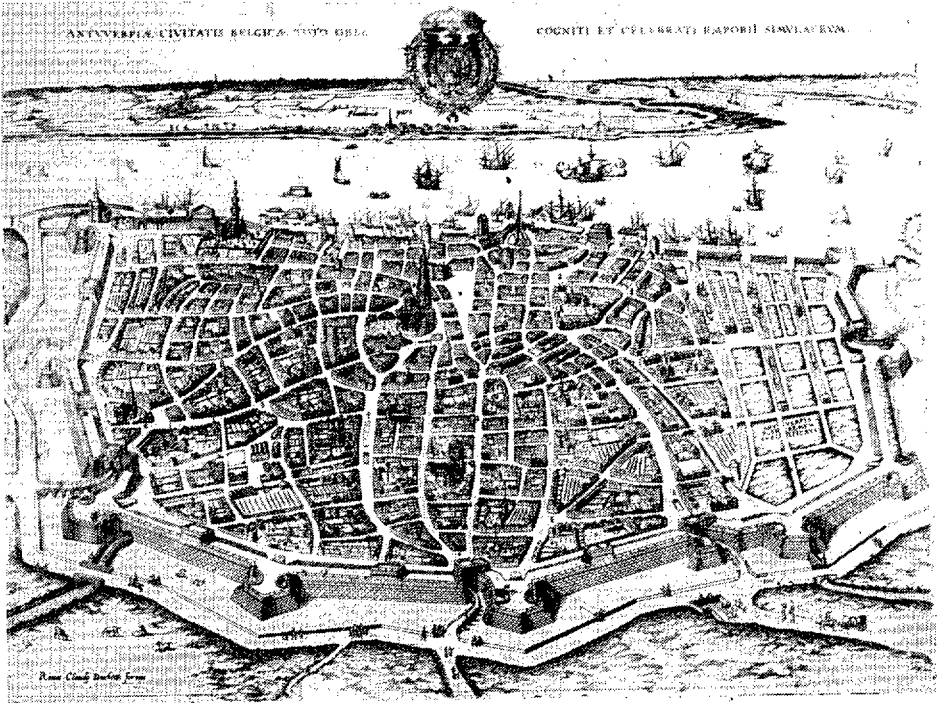


Figura 17.—Panorámica de Amberes.

(38) Manera Regueira: Op. cit., pp. 78 y 83. Este tipo de aparejo se denominaba *portugués* o *a portuguesa*.



Figura 18.—Carabelas.

Por lo tanto, habrá que tener en cuenta la *carabela* al investigar a fondo los medios navales de Parma, ya que una embarcación, al parecer tan abundante, tendría también, en pura lógica, una alta probabilidad de ser *arrestada* o *tomada a sueldo*. Ya se dijo que bajo el término genérico de *bajeles de guerra de Su Majestad* se habían localizado charrúas y filibotes, pues bien, no sería extraño que tan amplio término abarcara también a otros tipos de buques, cuya identificación y descripción sería, inútil es decirlo, del más alto interés.

#### Consideraciones finales.

Para terminar, es preciso insistir de nuevo en que con este limitado trabajo se pretende únicamente acopiar unos datos previos que sirvan de bagaje y punto de referencia para entrar en el tema principal.

Las fuentes consultadas no han sido todo lo numerosas y especializadas que hubiera sido de desear, debido, sobre todo, a la dificultad que presenta el hacerse con publicaciones y documentación de origen holandés y la no desdeñable de su traducción. Por ello, deberán considerarse estos apuntes como un primer intento aproximativo, dentro de un proceso de elaboración por etapas, abierto a toda crítica que se quiera formular e información nueva que se pueda obtener.

# CHRONOGRAPHIA

O

REPORTORIO DE LOS

Tiempos, el mas copioso y preciffo que  
hasta ahora ha salido a Luz.

COMPUESTO POR HIERONIMO

de Chaues, Astrologo y Cosmographo.

*Este se corrigió en 7 de diciembre de 1580.*



CON PRIVILEGIO.

EN SEVILLA.

En casa de Fernando Diaz, en la calle dela Sierpe.

A costa de Iuan Francisco de Cisneros.

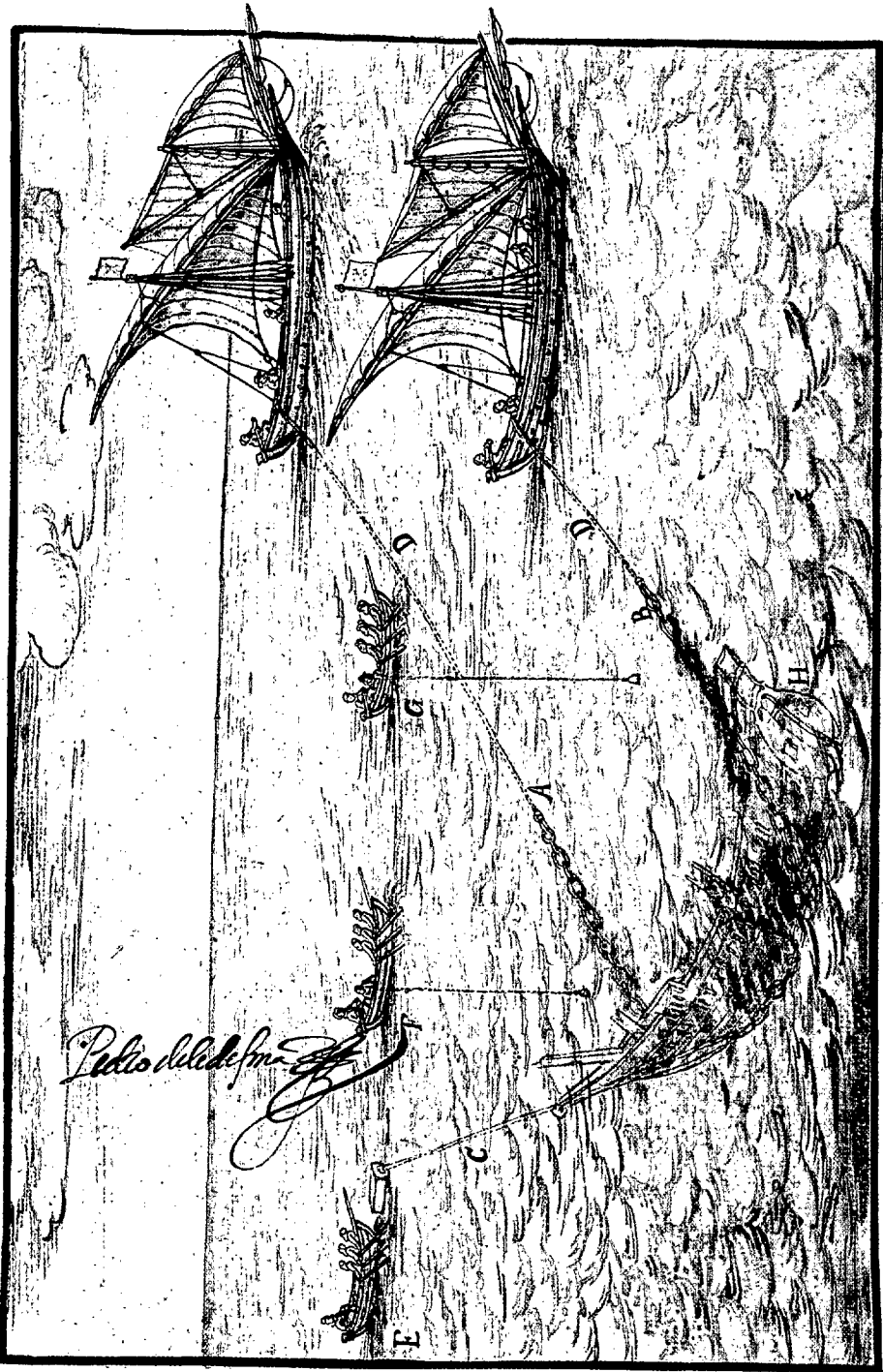
Año 1580.

# DOCUMENTO

Incluido en el Memorial remitido a D. Diego Brochero de Anaya en 1626. *Sistema de rescate de buques en el mar Caribe*, por Pedro de Ledesma.

(Ms. 1035. Biblioteca del Museo Naval de Madrid.)







Albumasar de magnis conjunctionibus:  
annorum reuolutionibus: ac eorum profec-  
tionibus: octo priores tractatus.



# LA HISTORIA MARITIMA EN EL MUNDO

Como resultado de las circulares cursadas a diversos países del mundo para recabar información referente a instituciones relacionadas con la *Historia Marítima*, se han recibido numerosas respuestas.

En este número de la Revista hacemos una primera aproximación al tema, proporcionando para cada país el dato que consideramos de más valor para el estudioso de esta disciplina; es decir, el organismo que centraliza las posibles consultas relativas a la *Historia Marítima* —aunque algunos países tengan más de una institución—. En números posteriores se publicarán los nuevos datos que se reciban en la redacción de esta Revista.

## ARGENTINA

Departamento de Estudios Históricos Navales.  
Secretaría General Naval.  
Armada Argentina.  
Buenos Aires.

## AUSTRALIA

Cultural Heritage División.  
Department of Home Affairs-Environment.  
GPO. Box. 1252 Canberra. Act. 2601.

## BELGICA

National Scheepvaartmuseum.  
Steenplein, 1.  
2000 Antwerpen.

## BRASIL

Serviço de Documentação General da Marinha.  
Rua D. Manuel, 15.  
Centro Riô de Janeiro - RJ.  
CEP. 20010.

## CANADA

Maritime Museum OF. BC.  
28 Bastion Sq.  
V8W 1H9. Victoria.

*LA HISTORIA MARITIMA EN EL MUNDO*

The Society of the Montreal Military and Maritime Museum.  
The Old Fort. St. Helen's Island.  
Box. 1024.  
Stn. A. H3C. 2W9. Montreal.

COLOMBIA

Coronel Ayudante General.  
Comando General de la Fuerzas Militares.  
Ard. El Dorado - CAN.  
Bogotá.

DINAMARCA

MarineHistorisk Selskab.  
Ved. Fortunen 10A.  
DK. 2800 Lyngby.

ESPAÑA

Museo Naval.  
Montalbán, 2.  
28014 - Madrid.

FINLANDIA

(Museo de Guerra).  
Sotamuseo.  
Maurinkatu 1.  
00170 Helsinki 17.

(Oficina de Historia Marítima. Dirección General de Museos.)  
Museo Virasto.  
Merihistoria Llinen Osasto.  
Hylkysaari.  
00160 Helsinki 16.

FRANCIA

Musée de la Marine.  
Palais de Chaillot.  
Place du Trocadero et du 11 Novembre.  
75116 Paris.

## GRAN BRETAÑA

National Maritime Museum.  
Greenwich.  
London. SE. 10. 9NF.

## GRECIA

Musée Maritime de Grèce.  
Acti - Themistokli.  
Freatida.  
Pireefs.

## HOLANDA

Netherlands Maritime Institute.  
10. Burg. s'Jacobplein.  
P. O. Box 25138.  
Rotterdam 3002.

Rijksmuseum.  
Nederlands Scheepvaart Museum.  
Kattenburgerplein 1.  
1018-KK Amsterdam.

## IRLANDA

The Maritime Institute of Ireland.  
Haig Terrace.  
Dun Laoghaire. -  
Co. Dublin.

## ITALIA

Museo Marina Militare.  
Vittoriano - Piazza Venezia.  
Roma.

## KUWAIT

Ministry of Information.  
Kuwait National Museum.  
P. O. Box. 193 - Safat.

*LA HISTORIA MARITIMA EN EL MUNDO*

**NIGERIA**

National Museum.  
Tafawa Balewa Square.  
Lagos.

**NORUEGA**

Norsk Sjøfarts Museum.  
Bygdoynesveien 37.  
Oslo 2.

**POLONIA**

Museo Marítimo de Gdansk.  
Muzeum Morskie.  
Ul. Długie Pobrzeże.  
Gdansk.

**PORTUGAL**

Museo de Marinha.  
Praça do Império.  
1400 Lisboa.

Biblioteca Central de Marinha.  
Praça do Império.  
1400 Lisboa.

**PUERTO RICO**

Museo de Historia Militar y Naval.  
Fuerte de San Jerónimo del Boquerón.  
Puerta de Tierra.  
San Juan.

Instituto de Cultura Puertorriqueña.  
División de Museos y Parques.  
Apartado 4184.  
San Juan.  
Puerto Rico 00905.

REPUBLICA DE AFRICA DEL SUR

Institución especializada en Marina Sudafricana y Marina Mercante:  
Maritime Museum the Castle.

PO. Box 1.  
Cape Town.  
8000 Cape Province.

Institución especializada en British Royal Navy:  
Simon's Town Museum.

PO. Box 31.  
Simonstown.  
7995 Cape Province.

REPUBLICA DEMOCRATICA DE ALEMANIA

Ministerium Für Kultur der Deutschen Demokratischen Republik.  
1020 Berlín.  
Molkenmarkt 1-3.

REPUBLICA FERERAL DE ALEMANIA

Militärgeschichtliches Forschungsamt.  
Grünwälderstr. 10-14.  
7800 Freiburg.

Marine Museum.  
2304 Laboe (Kiel).

SALVADOR, EL

Servicio de Relaciones Públicas Ministerio de la Defensa.  
Palacio Nacional.  
Ciudad de Guatemala.  
Guatemala.

SUECIA

Sjöfartsuniversitetet.  
Citadellsvägen 27-29.  
S - 211.20 Malmö.



Autographia o repozio delos tiempos el mas copioso y preciso áhanta goza ha salido a luz. Copuesto por Hieronymo de Chama y agora nuevamente añedido.

CON PRIVILEGIO REAL.

The central part of the page features a large, detailed woodcut portrait of Hieronymus de Chama. He is depicted from the chest up, facing slightly to the left. He has a high forehead, deep-set eyes, and a very full, curly beard and mustache. He is wearing a dark, textured garment. The portrait is enclosed within a rectangular frame. On either side of the frame are decorative columns. Each column has a capital with a bull's head (Bucrania) and is topped with a vase containing a cornucopia of produce. The background of the portrait is filled with fine horizontal lines.

# NOTICIAS GENERALES

## CONGRESOS Y SIMPOSIOS

1984-julio 2-6. París (Francia).

*V Congreso Internacional de Amigos de los Museos.*

Organiza: Fédération Mondiale des Amis des Musées (F.M.A.M.)  
UNESCO.

Participación de comisiones de Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, India, Inglaterra, Italia, Japón, Kenia, México, Nigeria, Nueva Zelanda, República Federal de Alemania, Suecia, Suiza, Tailandia, Venezuela.

Temas básicos a debate:

Museos y creatividad.

Museos y Comunicación.

Mecenazgo.

Los Museos y la Ciudad Actual.

Lenguas oficiales: traducción simultánea, francés e inglés.

Para más información: Fédération Mondiale des Amis des Musées (F.M.A.M.).

Hôtel d'Orsay. Place Henry de Montherlant 75007. Paris (France).

Para España.—Información: Amigos del Museo del Prado. Museo del Prado, Casón del Buen Retiro. Felipe IV, 13. Madrid-14. Tel.: 239 58 03.

1984-octubre 15-19. Gravenhage (Holanda).

Conferencia de *Conservadores de Mapas.*

Organizado por la Ligue des Bibliothèques Européennes de Recherche (LIBER).

Propósito: Tratar los problemas específicos que se presentan en la catalogación cartográfica y estudiar la aplicación de la informática a dicha catalogación.

Se celebrarán sesiones de trabajo en la: Dutch Cartographic Society, en la Royal Library y en la University Library de Leyden.

Se visitarán a lo largo de esta reunión los diversos depósitos cartográficos holandeses y se celebrará una interesante exposición de cartografía marítima en Enkhuizen.

Lenguas oficiales: inglés, francés y alemán.

Para más información dirigirse al Secretario del Comité de Organiza-



## NOTICIAS GENERALES

ción, Mr. Jan Smits. Manager Office for Maps, Royal Library, room 0269. P. O. Box 90.407.—2509 LK Gravenhage (Holanda).

1984-octubre 23-24. Amsterdam (Holanda).

### *IV Simposio Internacional sobre Instrumentos Científicos.*

Organizado por el Nederlands Scheepvaart Museum de Amsterdam. Tema central: instrumentos científicos y fabricantes de instrumentos en el s. XIX, con especial protagonismo de los instrumentos náuticos. Para más información dirigirse a: Nederlands Scheepvaart Museum.—Kattenburgerplein 1., 1018 KK. Amsterdam Holanda). Tel 020-254175.

## EXPOSICIONES

1984-septiembre. Londres (Gran Bretaña).

Exposición conmemorativa de los 250 años de la publicación de la Lloyd's List.

Organizada por: the National Maritime Museum.

Para cualquier otra información dirigirse a: National Maritime Museum. Greenwich. London SE. 10. 9NF (England).

# RECENSIONES

NIETO PRIETO, F. Javier: *Introducción a la arqueología subacuática*. Colección Orígenes. Ed. CYMYS. Barcelona, 1984; 135 páginas, 12 ilustraciones.

Saludamos con gran alegría la publicación de este arqueólogo español que viene a llenar el vacío existente en la bibliografía española sobre arqueología subacuática.

Quiero resaltar particularmente el enfoque general de la obra que, lejos de tecnicismos estériles, aborda con valentía y claridad los problemas planteados por esta compleja actividad arqueológica. Ya desde las primeras páginas, el autor afirma algo esencial que no siempre es reconocido, la arqueología subacuática es *arqueología*; el contexto submarino es una circunstancia que da peculiaridad a los trabajos de campo pero no debe alterar la mentalidad de *arqueólogo* con que deben llevarse a cabo. Es muy importante que la arqueología tradicional permanezca en contacto, en cuanto a métodos y enfoques científicos se refiere, con la submarina. Esta, aunque joven, aporta resultados espectaculares para el mejor conocimiento de nuestra historia; los materiales obtenidos constituyen, a veces, una pieza complementaria de los hallados en tierra y son evidencia imprescindible del proceso de intercambios económicos y culturales entre los pueblos.

En este sentido debemos resaltar el rigor científico y la altura de miras del autor, muy beneficiosos para la arqueología submarina en España, que, con casi 4.000 Km. de costá, tiene uno de los más ricos patrimonios subacuáticos del mundo.

El libro está estructurado en tres áreas principales: la historia de las recuperaciones subacuáticas; las fases más importantes de las tareas arqueológicas submarinas y un capítulo dedicado a arquitectura naval, sin duda una de las más complejas especialidades necesarias para abordar los trabajos arqueológicos sobre *pecios* o buques hundidos.

Está prologada por André Tchernia de la Universidad de Aix-Marsella, uno de los máximos especialistas de la actualidad en arqueología submarina.

Se cierra con una amplia información bibliográfica muy bien seleccionada y con una reseña comentada sobre publicaciones periódicas especializadas en esta disciplina.

Es muy meritoria en el enfoque de los problemas básicos de esta actividad científica y fundamental desde el punto de vista de crear una mentalidad rigurosa de trabajo y estudio de las piezas recuperadas.

Obra en suma muy atractiva y significativamente dedicada a los *arqueólogos* y a los *submarinistas deportivos y profesionales, responsables más directos del estudio y conservación de nuestro patrimonio cultural subacuático*.

Lola HIGUERAS



DE ORBE NO  
uo Petri Martyris ab  
Angleria Mediolanen  
sis Protonotarij  
Cesaris sena  
toris de  
cades. s



Cum privilegio Imperiali.  
Compluti apud Michae  
le d'Eguia Anno  
M.D.XXX.



Con objeto de facilitar la labor de la redacción, se ruega a nuestros posibles colaboradores se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El material que se ofrezca para su publicación será enviado al director.

Los autores pondrán en la página del título su nombre y apellidos completos y su dirección postal para posible correspondencia.

Los artículos deben estar mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, por una cara, dejando un amplio margen a la derecha, que se utilizará para las correcciones.

A principio de párrafo se dejarán cinco pulsaciones en blanco.

Se evitará la utilización de abreviaturas.

Se subrayarán los nombres de barcos, títulos de libros y revistas, así como las citas literales, para indicar el empleo de la cursiva en imprenta.

Las notas a pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias directamente relacionados con el texto. Se redactarán en la forma más sintética posible y se presentarán en una hoja aparte con numeración correlativa.

Los títulos de las publicaciones periódicas se citarán íntegros la primera vez que se mencionen, y después se emplearán las abreviaturas existentes.

Los autores proporcionarán las ilustraciones para sus trabajos, indicando su localización en el texto; los originales de éstas tendrán la calidad necesaria para su reproducción. En todo caso deberán citar la procedencia del original y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación; la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de estos trámites.

Todas las ilustraciones enviadas pasarán automáticamente a formar parte del archivo de la REVISTA.

La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición de las mismas. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.



