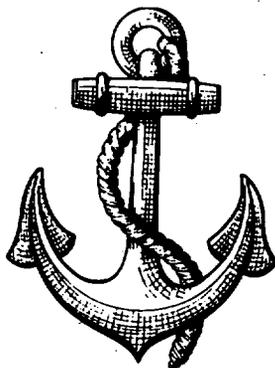


# REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año VI

1988

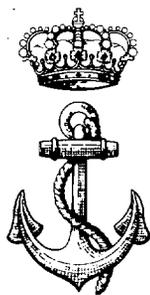
Núm. 20

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, D. Federico Fernando Bordejé y Morencos, contralmirante.

*Vicepresidente y Director:* D. Ricardo Cerezo Martínez, capitán de navío.

*Vocales:* Secretario General del Instituto de Historia y Cultura Naval, D. Antonio Meiras Bahamonde, 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 Pío 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.  
D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, capitán de Infantería de Marina, Ldo. en Derecho.

*Administración:* D. José Luis Pando Villarroya, teniente coronel de Intendencia de la Armada, y D.<sup>ª</sup> Paloma Moreno de Alborán Calvo.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Museo Naval.—Montalbán, 2.  
28014 Madrid (España).

### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

**Publicación trimestral: primer trimestre 1988.**  
Precio del ejemplar suelto: 550 ptas.

### Suscripción anual:

España y Portugal: 2.000 ptas.  
Resto del mundo: 30 \$ USA.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN-0212-467X

NIPO: 098-88-027-8

*Printed in Spain.*

### CUBILRIA:

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

## S U M A R I O

	<u>Págs.</u>
<i>La Marina carlista en las guerras civiles del siglo XIX</i> , por José Fernández Gaytán .....	5
<i>Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)</i> , por Eduardo Trueba .....	33
<i>Parroquia castrense de Cartagena</i> , por Juan Soler Cantó .....	61
<i>Las unidades de medida españolas en los siglos XVI y XVII</i> , por José Luis Rubio Serrano .....	77
<i>El Cuerpo de Máquinas en los submarinos durante la guerra de España (1936-1939)</i> , por Antonio de la Vega Blasco .....	95
<i>Fondo cartográfico del Museo Naval de Madrid</i> , por M. <sup>a</sup> Luisa Martín-Merás .....	107
<i>Documento</i> .....	113
<i>Noticias Generales</i> .....	117
<i>Recensión</i> .....	123

# LA MARINA CARLISTA EN LAS GUERRAS CIVILES DEL SIGLO XIX

José FERNANDEZ GAYTAN  
Coronel de Infantería de Marina

## Primera guerra carlista (1833-1840).

El Cuerpo de Oficiales de la Armada fue liberal en su mayoría, sin embargo, algunos de sus componentes, renunciando a sus carreras, pasaron a luchar en las filas carlistas y, finalizadas éstas, se exiliaron.

## Las ayudas extranjeras.

Es conocida la ayuda que prestaron a la causa liberal, en virtud del *Tratado de la Cuádruple Alianza*, las potencias signatarias del mismo. También los carlistas contaron con ayudas extranjeras, aunque no de la misma importancia: Austria, Prusia, Rusia, Holanda, Nápoles y Cerdeña, enviaron algunos subsidios, aunque muy escasos, contentándose más bien con *buenas palabras*. También en Gran Bretaña, pese a la opinión del gobierno, se levantaron voces de protesta contra la intervención en la guerra. En la Cámara de los Lores, el conde de Winchelsea, partidario de D. Carlos como la mayoría de los whigs (conservadores), interpelló al primer ministro, Lord Melbourne, para que explicase la actitud del gobierno respecto a la guerra de España, diciendo, entre otras cosas: *Yo quisiera saber si es verdad que un buque cargado de armas y municiones para D. Carlos ha sido apresado por los cruceros ingleses. También deseo saber si nuestro Gobierno ha contraído algún empeño con la Francia para auxiliar a la joven Reina de España o si se ha propuesto mantener el principio de no intervención.* Esto dio lugar a una discusión que cortó el Marqués de Londonderry, diciendo: *Yo no intento prolongar esta discusión, pero una cosa quedó sin respuesta: ¿Es verdad que los cruceros ingleses han apresado un buque salido de nuestros puertos con armas y municiones por cuenta de D. Carlos?* La respuesta del primer ministro fue: *Respondo que no sé nada absolutamente sobre este asunto.* En las sesiones del mes de julio de 1838 de la misma Cámara, el wigh Lord Broughan protestó de la presencia en aguas españolas de buques de guerra ingleses, solicitando que fueran retirados. Le apoyó, entre otros, el Duque de Wellington y defendieron la postura del gobierno Lord Minto y el presidente del Consejo, Marqués de Lansdowne. La moción de Lord Broughan estuvo a punto de triunfar, pero Lord Wellington consiguió evitarlo ante la posible caída del gobierno.

También tuvieron los carlistas un buen número de voluntarios extranjeros. No pocos fueron militares: alemanes, como von Plesen, Príncipe Lich-

nowsky, von Rahden y von Goeben (1); franceses, como Auguet de Saint-Sylvain, Lacour, Aubert y los tres hermanos Barres de Molard; ingleses, como Henningsen; portugueses, como el Conde de Madeira, etc. Asimismo, tres sargentos de la Legión auxiliar británica se ofrecieron a organizar un batallón de ingleses desertores de la misma, disponiéndose su creación por una orden de 6 de enero de 1836 y confiriéndosele el mando al capitán de fragata, coronel graduado de Infantería, Francisco Antonio Merry, de origen inglés. Esta unidad duró poco tiempo, pasando sus componentes al batallón de extranjeros que agrupa soldados de varias nacionalidades, principalmente desertores de la Legión argelina. Este batallón quedó destrozado en la acción de Barbastro (2 de julio de 1837), tras una heroica actuación.

El inglés Henningsen sirvió como capitán de lanceros a las órdenes de Zumalacárregui, volviendo a Inglaterra a la muerte de éste. Allí organizó una sociedad para la adquisición de barcos que defendieran la causa de D. Carlos, aunque fracasó en su intento. En julio de 1839 otro inglés, Lord Ranelagh, que también había servido en las filas carlistas, propuso la organización de una expedición para ocupar Cádiz, embarcando 1.500 voluntarios en Bermeo en dos vapores proporcionados por él con los que llevaría a cabo la empresa. Sólo pedía que una potencia, en caso de que la expedición fracasara, garantizara la mitad del gasto de la misma, preferiblemente el Rey de Cerdeña o el Duque de Módena. Don Carlos prefería como fiador al Príncipe de Metternich, ya que de esta forma el Conde de Alcudia, representante suyo en Austria, estaría al tanto de todo. La traición de Vergara hizo fracasar este proyecto.

### Actividades carlistas en la costa cantábrica.

Desde el principio de la guerra, los carlistas, que ocupaban casi toda la costa vasca, intentaron, si no la organización de una Marina, emplear los escasos medios con que pudieran contar, apoderándose de varias lanchas, trincaduras y otras embarcaciones de Bilbao y Portugalete, para organizar una columna de desembarco que se dirigió por mar a la bahía de Santoña, ocupando Oriñón y amenazando Laredo y Castro Urdiales. Esto obligó al gobernador militar de Santoña, brigadier Aznar, a enviar todas las embarcaciones a la bahía de Santander.

Para los carlistas era muy importante todo lo que se refiriera a armamento y pertrechos. Para su adquisición, contaban con agentes en los principales puertos europeos, pues el material que entraba por los Pirineos, el que les proporcionaban las fábricas creadas en su territorio y el confiscado al enemigo, no era suficiente. De estos alijos, muchos tuvieron éxito, pero otros fracasaron debido a la estrecha vigilancia a que estaba sometida la costa, tanto por

---

(1) Augusto Carlos Federico Cristian von Goeben, teniente del Ejército alemán, pasó a España (26-V-1836) para luchar en las filas carlistas; acabada la guerra volvió a Alemania con el grado de teniente coronel del Ejército carlista. Participó también como jefe de una comisión de observadores en nuestra guerra de Africa (1859-1860). Con el tiempo, en la guerra franco-prusiana de 1870-1871, siendo ya teniente general, mandó el VIII Cuerpo del Ejército. En 1912 se dio su nombre, *Goeben*, a un acorazado de 2.300 toneladas.

la Armada liberal como por los H. M. S. en virtud del *Tratado de la Cuádruple Alianza*.

Quizá la primera expedición de esta clase sea la del 2 de noviembre de 1833, cuando el *Henry*, enviado oficialmente a Gibraltar, salió de Londres con armas, municiones y vestuario, llegando felizmente a su destino en la costa de Vizcaya.

El día 4 de enero de 1834 los agentes carlistas en Inglaterra adquirieron la balandra *Express Packet*, que salió de Plymouth el 6 de marzo con 200 fusiles, 200 barriles con cartuchos de fusil, 180 barriles de pólvora y gran cantidad de zapatos. Otro barco inglés, el *Foy*, también adquirido por estos agentes, salió de otro puerto inglés, alijando en alta mar al *Express Packet*. La embajada liberal en Londres lo comunicó a su gobierno, dando éste órdenes para su captura. El 17 de marzo, el bergantín guardacosta *Argos* que, en unión de otros, vigilaba las costas de Galicia, avistó al *Foy*; interrogado el capitán inglés por el comandante del *Argos*, Juan Antonio Cortina, manifestó el primero que llevaba víveres para Oporto y Lisboa. Pese a esta respuesta se registró el barco, siendo conducido a Vigo.

Uno de los más graves contratiempos que los carlistas tuvieron en esta primera guerra, en lo que a alijos se refiere, fue el apresamiento en enero de 1835 de la goleta *Isabel Ana*, con pabellón francés, avistada cuando doblaba el cabo Machichaco por la de guerra *Nueva María*; transportaba abundante material de guerra y una imprenta, así como 27 oficiales españoles que, embarcados en un puerto holandés, iban a reunirse con los voluntarios de D. Carlos. Digno de encomio fue el comportamiento del comandante del vapor, brigadier Henry, quien, al dar parte de ese apresamiento, lo acompañó con otro escrito en el que suplicaba encarecidamente al gobierno, la mayor benevolencia para con los oficiales prisioneros, ofreciendo con ello una oportunidad para *poner fin a las horrorosas crueldades de esta desgraciada guerra civil*. Esta noble actitud tuvo su eco en el comandante general del Departamento de El Ferrol, José M.<sup>a</sup> Chacón, quien la transmitió al ministro de Marina, José Vázquez de Figueroa.

No está de más recordar la ayuda que, en el aspecto naval, prestó el gobierno francés al español: la noche del 31 de mayo de 1836 el gobernador liberal del fuerte de Behovia notó *alguna cosa rara por la parte de los carlistas*, solicitando la ayuda del general francés Harispe, quien ordenó al coronel Nogués que, con el 4.º ligero de Infantería, se situara en las márgenes del Bidasoa. Sus temores tenían fundamento: los carlistas habían construido una balsa formada por dos grandes gabarras coronadas por los costados y centro de pipería vacía. Desde el pavimento a la techumbre se hallaba tapiada con sacos de lana colocados con firmeza, dejando tres troneras para cañón y muchas aspilleras para fusil, gracias a la artillería francesa se impidió el posible golpe de mano que preparaban.

Como noticia curiosa, digamos que en el año 1834 el gobierno inglés, por medio de Lord Grenville, comunicó al embajador liberal en París que D. Carlos había adquirido un buque de vapor, el *Edworth*, a Mr. Wellds, cuya



Compañías de Marina carlista, sección de Caballería, organizadas por Felipe Calderó (1833-1840).

misión sería cruzar entre Bayona y San Sebastián para servir de refugio en caso de que se viera obligado a abandonar España.

### Actividades carlistas en la costa levantina.

El organizador de una Marina muy modesta en esta costa fue Felipe Calderó, patrón de la matrícula de Vinaroz y padrastrero del general Cabrera, quien, careciendo de barcos, intentó construirlos; su empeño no le costó la vida de milagro, ya que probando un cañón de a cuatro instalado en la popa de una lancha, ésta se partió en dos. Parece que este hecho no le amilanó, aunque tuvo que renunciar a construir estas embarcaciones por su cuenta. El número del 23 de julio de 1839 de la *Gaceta Extraordinaria* (liberal) publicó, refiriéndose a los milicianos movilizados de Vinaroz: *A beneficio de una marcha rápida y de la oscuridad de la noche entraron en Rosell e incendiaron un buque de 60 pies de quilla, preparado para botar al mar.* Con esto estaban conformes los periódicos carlistas que añadían: *...al ver el incendio, la partida de Calderó se puso sobre las armas para perseguir a sus contrarios, que huyeron inmediatamente.*

En un principio también se apoderó de unas barcas varadas en la playa de la Rápita, que fueron artilladas y convertidas en lanchas cañoneras, con las que apresan tres barcos anclados en la Rápita con cargamentos de harina y arroz. Estas lanchas fueron empleadas principalmente para bloquear la línea de Amposta a Gola, impidiendo la navegación a los barcos de Tortosa que, para salir a la mar, necesitaban la escolta de faluchos armados.

Organizó también, con marineros de la costa de Tortosa; unas compañías de Infantería que contaban con una sección de Caballería para su escolta. Estas fuerzas actuaban por los alrededores de la desembocadura del Ebro, sin alejarse del mar; ya decía Calderó: *Yo no sirvo para la montaña; dadme barcos y dejadme en las riberas del río o en la playa de los Alfaques.*

En 1839 estaba Calderó con sus fuerzas en las orillas del Ebro al acecho de los barcos mercantes que pudieran sorprender y recogiendo sal de las salinas para transportarla a Ulldecona y Rosell, cuando una fuerza de lanceros, al mando de Reberter, consiguió darle alcance. De este choque, que para los carlistas no tuvo más consecuencia que la herida recibida en la cabeza y la pérdida de tres dedos de la mano derecha de Calderó, cuentan los periódicos de la época que éste decía a sus voluntarios en tono festivo: *Perder los dedos no es gran cosa; la cabeza es lo que yo siento, pues creo que se me ven los sesos. Este pícaro caballo mío tiene la culpa; a lo mejor del combate se encalló como barco sin agua y no hubo medio de hacerle andar, por más que procuraba forzar de vela a todo aparejo.*

A finales del mismo año tuvo lugar otra acción en la que intervino Calderó con su tropa de Marina, una compañía de cazadores del 3.º de Mora y 10 hombres de la partida de Porres. Salieron estas fuerzas para sorprender a los barcos liberales que navegaban por el Ebro hasta Tortosa. No les fue posible pasar el río porque estaba crecido y porque los liberales tenían 12 embarcaciones en la margen opuesta. Estos, al darse cuenta de la proximidad de los carlistas, comenzaron a remontar el río hacia Tortosa; los faluchos que custodiaban el convoy abrieron fuego contra ellos, entablándose un combate en el que los carlistas consiguieron apoderarse de dos barcos.

El 12 de septiembre de 1834 se efectuó el desembarco del teniente general Romagosa, comandante general de las fuerzas carlistas en Cataluña, que tuvo consecuencias trágicas. Desde Cerdeña y con ayuda de su monarca, se organizó una expedición que salió de Génova en el bergantín sardo *Fenómeno*, llevando documentos y dinero para la preparación del alzamiento en Cataluña. Consiguieron desembarcar felizmente en una playa de la costa tarraconesa, internándose en esta provincia y ocultándose en casa del párroco de Celma, Ramón Güell. Denunciado al capitán general de Cataluña, Llauder, fue hecho prisionero y fusilado en compañía de mosén Güell, en Igualada.

A principios de febrero de 1839, los agentes de Cabrera habían adquirido en Inglaterra una partida de 30.000 fusiles, enviados en el navío inglés *Gulnave* al puerto de los Alfaques. Enterado Cabrera, dio las órdenes oportunas para el desembarco del material y su traslado a su cuartel general de Benicarló. A media noche salieron tres barcas al mando de Calderó al encuentro del bergantín. Sólo una consiguió acercarse al barco, transbordando diez cajones de la carga (en total, 100 fusiles). Al rayar el día, los faluchos liberales lograron apresar al bergantín, que fue conducido a Barcelona.

Como consecuencia del *Convenio Elliot*, los prisioneros carlistas eran deportados. Con este fin salió de Barcelona el bergantín *Lancero* rumbo a Cuba, embarcando en Málaga 150 prisioneros carlistas. A pocas millas de

Málaga, los deportados se sublevaron, consiguiendo apoderarse del bergantín los carlistas, dueños del *Lancero* pusieron rumbo a Gibraltar, donde arribaron felizmente. Enterado el cónsul liberal, José M.<sup>a</sup> Barrero, intervino cerca de las autoridades de la plaza para que fueran desembarcados y detenidos, sin embargo, el gobierno gibraltareño admitió al bergantín en el puerto, pasando a bordo un destacamento de 20 soldados de la Infantería de Marina británica para su custodia y poniéndolo en cuarentena. Enterada la Junta carlista de Gibraltar del arribo del bergantín, intentó ponerse en contacto con sus correligionarios por medio de su vocal, Antonio Ramayón, quien más tarde fue arrestado por infracción de las leyes sanitarias. Días después, los carlistas fueron trasladados a un edificio aislado para continuar la cuarentena en espera de las órdenes del Almirantazgo. Finalmente, el *Lancero* fue devuelto al cónsul liberal, que no consiguió el *placet* de extradición de los sublevados, que fueron puestos en libertad.

### Las sublevaciones carlistas de Alhucemas, Ceuta y Melilla.

En cumplimiento del *Convenio Elliot*, los carlistas fueron deportados en gran número a estas plazas, así como toda clase de delincuentes que eran sus habituales inquilinos. Los carlistas establecieron contacto, desde el primer momento, con otros presidiarios, elementos de sus guarniciones y vecinos simpatizantes con su causa, con el fin de sublevarse y recobrar la libertad.

El primer chispazo tuvo lugar en el peñón de Vélez de la Gomera a finales de 1838. Fue jefe de esta sublevación el teniente carlista Pedro María Quintana, hombre con *excelentes dotes de conspirador*, a quien se había trasladado a Alhucemas para que estuviera mejor vigilado. El 15 de noviembre se alzó en armas con la tropa del batallón de voluntarios de Granada, sublevada contra sus jefes, y la mayoría de los allí confinados, con los que organizó otro batallón, el de la *Lealtad*, apoderándose de Alhucemas. Su situación era precaria. Como no podían ni recibir ayuda del exterior ni permanecer en la isla, su idea era evacuarla y reunirse con los voluntarios de Cabrera. La ocasión se presentó el 3 de diciembre, cuando arribó al fondeadero el correo místico artillado *Virgen del Carmen*. Se apoderaron de este buque y del místico *Santa Ana*, que llegó el día 7, embarcando en ellos armas, municiones y víveres. Durante la navegación, el mal tiempo o la mala fe de los patrones les alejó de su rumbo, arribando el 13 de diciembre el *Virgen del Carmen* a Mers-el-Kebir (Argelia), donde fueron internados por las autoridades francesas, que también confiscaron el barco. La misma suerte corrieron los del *Santa Ana*, que fueron abandonados por el patrón en estas costas, detenidos y conducidos a Mers-el-Kebir primero, posteriormente a Orán, y más tarde a Tolosa, desde donde fueron repartidos por distintos puntos de Francia.

También en Ceuta hubo un intento de sublevación carlista, pero la conjura fracasó, siendo detenidos un teniente, un distinguido y varios sargentos y cabos del regimiento fijo de Ceuta. Otra conspiración se fraguó durante el

tiempo en que Melilla estuvo en poder de los carlistas, pero también fracasó al ser detenido en Algeciras el antiguo capitán del regimiento de Infantería de San Marcial, Manuel Martínez de Salazar, al que se encontró abundante e interesante correspondencia con los conspiradores de dicha plaza; así como una lista de presos carlistas en el presidio de Tarifa que se hallaban, al parecer, en contacto con voluntarios de la Serranía de Ronda.

Caso distinto fue el de Melilla. La sublevación comenzó en la noche del 20 al 21 de diciembre de 1838, iniciada por varios sargentos del regimiento de Infantería del Rey a los que se unieron dos de sus compañías. El jefe indiscutible de los sublevados era el sargento Vicente Colomer, quien se puso en contacto con el antiguo presidente de la Junta gubernativa carlista de Castilla la Nueva, Gregorio Alvarez Pérez, al que ofreció la presidencia de la nueva Junta que pensaba organizar. Este, desconocedor de la conspiración, le afeó, en principio, *lo hecho en una plaza de guerra a la que se ponía en riesgo de caer en manos del enemigo*, pero aceptó la presidencia con la condición de que serían respetadas las personas y bienes de todos, incluso de los que habían ostentado cargos en el gobierno cristino, *cualquiera que hubiera sido su conducta anterior para con los confinados*, y que siempre se procuraría conservar Melilla para España. Constituida la *Real Junta Gubernativa de Melilla*, fueron liberados únicamente los carlistas. Se organizó un batallón, nombrándose gobernador militar a Colomer y adjunto al oficial carlista Clemente del Pino. Las autoridades liberales se enteraron de la sublevación por unos confidentes moros que pudieron pasar a Málaga, aunque ya anteriormente, ante la falta de noticias de la plaza, el capitán general de Granada, general Palarea, había dispuesto el envío del bergantín del resguardo marítimo *María Cristina* con tropas y determinadas instrucciones para el gobernador de la plaza, encargándole también que tomara las debidas precauciones, por lo que el barco fondeó fuera del alcance de las baterías melillenses, regresando a Málaga inmediatamente para dar cuenta de lo ocurrido. La actitud del gobierno liberal fue la de solicitar la ayuda de las fuerzas navales inglesas y francesas, incluso se puso en contacto con el emperador de Marruecos, Muley Abderramán, para que atacara y se apoderara de la población; sin embargo, los carlistas habían hecho ya tratos con las cabilas fronterizas para evitar cualquier tentativa francesa, inglesa o marroquí de apoderarse de la plaza, que fue sometida a un estrecho bloqueo.

Por la Real Orden de 10 de febrero de 1839, que disponía el bloqueo de Melilla, se ordenaba que varios barcos pertenecientes al resguardo marítimo de Cádiz y apostadero de Algeciras, a las órdenes del capitán de fragata Santiago Soroa, pasaran a depender del capitán general de Granada. Estos barcos eran: los bergantines *María Cristina*, *Soberano* e *Isabel II*; la goleta *Minerva*; la barca *Veloz* y los faluchos *Neptuno* y *Proserpina*, a los que se agregaron el brick inglés *Wasp* y el bergantín francés *Volage*.

La situación llegó a hacerse tan difícil y peligrosa para los sublevados, que el presidente de la Junta creyó necesario llegar a un acuerdo con el general Antonio M. Alvarez de Thomas, sucesor de Palarea, quien dirigió al capitán

de fragata Soroa, con fecha de 10 de febrero, el escrito que transcribimos: *Mi antecesor el excelentísimo señor don Juan Palarea no tuvo por conveniente contestar a ninguna de las comunicaciones que le dirigió la ilegítima Junta establecida en Melilla, a cuya plaza últimamente comisioné al bergantín "Soberano" para reclamar a los oficiales que titulan prisioneros como si pudiera dárseles el carácter de tales no habiendo habido acción de guerra. Autorizado usted por el gobierno de S. M. para bloquear rigurosamente a dicha plaza como se ha verificado y el mismo objeto a las órdenes de mi autoridad he dispuesto que en uno de los muchos buques de su mando de a la vela y procure hacer entender a dicha Junta lo que convenga, recibiendo usted únicamente todas las comunicaciones de la misma y resolviéndolas en el acto hasta restituir la plaza al gobierno de S. M., para lo que le autorizo tan ampliamente como sea menester (...). La comunicación adjunta tiene únicamente por objeto el poderla exhibir en caso necesario a los rebeldes de Melilla, puesto que han manifestado su conveniencia en sus últimos escritos dirigidos al comandante del bergantín "Soberano"; en una palabra, es un documento de prevención, por si fuera necesario para restituir con prontitud aquel importante punto a nuestro poder. Las instrucciones a que deberá usted atemperarse son a las recibidas por el Gobierno y a las que verbalmente le ha manifestado. Importa mucho, y es urgente, que concluya la rebeldía de Melilla... Para el efecto, todo medio que no comprometa el honor de la nación, ni del Gobierno de S. M. la Reina, es adaptable (...).*

Con arreglo a estas instrucciones, comunicadas al presidente de la Junta, éste contestó presentando una serie de proposiciones, la última de las cuales no le pareció bien a Soroa, por lo que se suprimió, firmándose el día 23 un *Convenio* en el que se hacía constar: (...) que España debía gratitud a los carlistas de Melilla, y que si éstos recibían auxilio de D. Carlos antes de la evacuación, en términos de que la plaza no peligrase, quedarían relevados de toda obligación; se les autorizaba también para llevar, además de sus armas, dos cañones de pequeño calibre, y se estipulaba que en caso de ser la plaza atacada por los moros olvidarían sus diferencias unos y otros, para acordarse sólo de que eran españoles. No le parecieron bien al capitán general de Granada ni el tono ni algunas de las cláusulas, por lo que hubo que firmar un nuevo convenio el 2 de marzo, más favorable al gobierno liberal; preparándose una expedición que embarcó en los bergantines *María Cristina*, *Soberano* e *Isabel II*, que no pudieron arribar a Melilla porque los sublevados no estaban conformes con algunas de las cláusulas del dicho *Convenio*. Las negociaciones quedaron suspendidas, pero comprendiendo lo urgente que era la evacuación de la plaza, los carlistas aceptaron por fin las nuevas condiciones, imponiendo únicamente que el bergantín *Proserpina* pasara a Orán a recoger a tres individuos de la Junta que habían ido allí en comisión reservada.

Comenzada la evacuación al amanecer, al mediodía saltó un fuerte levante que obligó a los barcos a refugiarse en las Chafarinas; habiendo amainado el viento, la operación concluyó el día 25, finalizando así esta sublevación que dominó Melilla durante tres meses. Sólo añadiremos que, con la llegada a Málaga del convoy con los sublevados, era preciso resolver dos cues-

tiones: la aplicación del indulto a los que se habían acogido a él, y el traslado a las costas del Cantábrico de los que lo habían rechazado. Estos fueron enviados a Plencia, puerto ocupado por los carlistas.

## Segunda guerra carlista.

### *El desembarco de San Carlos de la Rápita.*

Entre los muchos sucesos de nuestra historia del pasado siglo, aún no aclarados, está esta conspiración, que acabó trágicamente. Mucho se ha dicho y escrito sobre ella considerándola como un intento impremeditado e inoportuno, pero si se ahonda un poco en su estudio veremos que tuvo una preparación seria y meditada, contando con una casi absoluta seguridad de triunfar. En ella estaban comprometidos gran número de jefes militares y políticos liberales de renombre, desengañosos y asqueados unos y por afán de medrar otros. Podemos nombrar entre ellos a Francisco de Asís, esposo de Isabel II; políticos como Salamanca, González Bravo, el Conde de San Luis y Bravo Murillo y militares como Lersundi, Fernández de Córdoba, el Conde de Clonard, que fue presidente de la comisión regia suprema y hasta Prim.

Es Pirala, el liberal, el que escribe: *La condenaron hasta muchos de los en ella comprometidos (...). En manos del Gobierno estuvo el perder a millares de personas y prefirió romper las listas en que constaban sus nombres y dejar que muchos continuaran demostrando a la Reina y al Gobierno una adhesión mentida, que se hizo después sincera por necesidad.*

Aunque el objeto de este trabajo es únicamente el aspecto naval, se hace preciso decir algo sobre el jefe y víctima del desembarco, el general Jaime Ortega. Era capitán general de Baleares, que, aunque en el principio de su carrera luchó contra los carlistas, se convenció del derecho que asistía a D. Carlos al oír a la Infanta D.<sup>a</sup> Luisa Carlota, hermana de la Reina Gobernadora, relatar lo referente a los últimos actos de Fernando VII. Pirala, historiador de estas guerras, al referirse a la muerte del general Ortega, después de decir que murió como cristiano, como valiente y como caballero, añade: *Con su muerte respiraron algunos miserables que osaron temer fuese delator, Ortega había delinquido, pero no fue juzgado ni sentenciado legalmente, fue un asesinato jurídico.* Otro liberal, Bermejo, en su obra *La Estafeta de Palacio*, manifiesta: *Sobre todo D. Jaime Ortega tenía cómplices de levantada categoría que debieron acompañarle en su desdichado propósito; faltaron a su promesa en la hora crítica. Tuvo motivos para dolerse de los que faltaron a su empeño; pero fue caballero y se llevó a la tumba el secreto.*

El plan primitivo del alzamiento consistía en que D. Carlos se trasladara a Valencia y, ya en el Grao, embarcara en el vapor de ruedas *Liniers*, cuyo comandante era el teniente de navío de primera clase Calisto de Heras Donesteve. En caso de que esto fracasara, D. Carlos pasaría en dicho buque a Orán. Sin embargo, hubo cambio de planes y se decidió finalmente efectuar el desembarco en las proximidades de Tortosa. Para realizarlo se habían fle-

tado en Londres dos barcos, que serían empleados en el transporte de las tropas; de ellos, sólo el *City of Norwich* participó en la expedición, con el vapor francés *L'Huveaune*, fletado en Marsella. En él embarcó D. Carlos y su séquito el 4 de marzo de 1860; el mal tiempo obligó al barco a arribar a Cette, con lo que consideraron fracasado el viaje, pero M. Aillaud de Cazeneuve, legitimista francés, logró convencer al capitán consiguiendo que saliera rumbo a Palma de Mallorca. El día 29 fondeaba en su bahía, donde los carlistas debían poner a la entrada del puerto un falucho con una bandera roja en caso de peligro. No se les permitió desembarcar, ya que la patente de *L'Huveaune* no tenía el visado del consulado español en Marsella. El capitán fue a Sanidad Marítima, entrevistándose en estas oficinas con el mariscal de campo Jaime Ortega Olleta, quien le pidió que pasara a Mahón para embarcar allí tropas. Tras una larga discusión, Ortega consiguió que el barco pasara a dicho puerto, donde ya estaban el *Jaime I* y el *City of Norwich*, para efectuar el transporte de las tropas. Ya embarcadas en éstos, aún quedaban 400 hombres en tierra que comenzaron a hacerlo en el *L'Huveaune*, pero cuando lo habían hecho 350, el capitán dijo que no podían continuar, pues podría ser un peligro para la seguridad del barco; la intervención del comandante del tercio naval y capitán del puerto de Mahón, capitán de fragata Francisco Henry, así como la del gobernador militar de Menorca, general Bassols, lograron convencerle, finalizando el embarque de las tropas.

Los tres barcos salieron rumbo a Palma, donde arribaron en las primeras horas de la noche. Allí embarcó Ortega, ordenando que se dirigieran a Ampolla (golfo de San Jorge, Tarragona), para desembarcar. El día 1 de abril salió la expedición, compuesta por los vapores correos españoles *Jaime I* y *Jaime II*, *L'Huveaune* y el *City of Norwich*. Durante la navegación se retrasó por avería *L'Huveaune*, viéndose obligados a fondear frente a San Carlos de la Rápita. No arredró este incidente al mariscal de campo Ortega, quien ordenó a los carabineros allí destacados que cortaran las comunicaciones telegráficas, no sin antes haber avisado de su desembarco a los comprometidos en Madrid y otras poblaciones.

Estos fracasos no desanimaron a los carlistas, a los que los acontecimientos de los años siguientes hicieron concebir una seria esperanza del triunfo de sus ideales: la revolución del 68, *la Gloriosa*; las sublevaciones cantonales; el advenimiento al trono, por obra y gracia del general Prim, del italiano Amedeo de Saboya, etc.

El fallecimiento de D. Carlos Luis (VI en la dinastía carlista), Conde de Montemolín y de su hermano D. Fernando, ambos en extrañas circunstancias, hace que los derechos al trono recaigan en su hermano D. Juan, a quien se obliga a abdicar en favor de su hijo Carlos (VII en la dinastía carlista).

En 1870 hubo un intento de desembarco de armas en la costa vasca, que fracasó: El organizador, Tirso de Olazábal, se encontraba en Vevey (Suiza), para participar en la Junta convocada por D. Carlos. La mala interpretación del telegrama destinado a un agente de Bilbao hizo que no se encontrasen a su debido tiempo las lanchas encargadas de efectuar el alijo, por lo que el

vapor que las traía continuó viaje rumbo a Génova; enterado Olazábal de lo ocurrido, logró que, burlando la vigilancia de la policía italiana, se transbordasen a otro barco, consiguiendo desembarcarlas en las costas catalanas. No tuvo la misma suerte el siguiente alijo, ya que habiendo embarrancado en las costas del sur de Francia el barco que lo transportaba, la gendarmería se incautó de 600 fusiles, pagando su importe. El barco prosiguió su viaje a Orán, donde las autoridades francesas, creyendo que este cargamento era un envío de Prusia a los rebeldes argelinos, confiscó el armamento; por lo que Tirso Olazábal marchó a Tours, donde conferenció con León Gambetta, ministro de la guerra, consiguiendo que los franceses pagaran el cargamento.

### Tercera guerra carlista (1872-1876).

Fracasado un intento de levantamiento (21-IV-1872), en el que participó el mismo D. Carlos VII, el 21 de diciembre de este mismo año entraron por Dancharinea un gran número de voluntarios, que fueron la base de esta tercera guerra.

La guerra *en serio* comienza a finales de 1872. Es en su primera entrada cuando D. Carlos, entre otros manifiestos, dirigió éste, que transcribimos:

*Frontera de España, 21 de abril de 1872.*

*¡Soldados y Marineros!:*

*Muchos años que no habéis oído la voz de un Rey legítimo, dispuesto a desenvainar la espada para guiaros en los caminos del honor y de la gloria. Esta es la causa de la triste situación en que os encontráis hace tiempo.*

*¡Soldados y Marineros! Hoy se abre una nueva era para los Ejércitos de mar y tierra. Vuestros generosos esfuerzos contribuirán a que levante la cabeza y salga de su postración la actual nación española, tan grande en las pasadas edades como despreciada hoy por propios y extraños.*

*En esta magna empresa, yo, vuestro soberano, seré a la par vuestro general, vuestro amigo, vuestro camarada. Quiero vivir entre vosotros y compartir vuestras nobles fatigas. Cuando el Rey es el primer soldado, más estrecho es el deber de sus compañeros de ser valientes y caballeros. Escuchad la voz de vuestro general, que es la voz de la ley militar, de la disciplina y del honor. Ese es vuestro primer deber.*

*¡Soldados y Marineros, seguidme! No encontraremos enemigos; pero si nos salieran al paso, seguidme lo mismo, pues yo os conduciré a la victoria, que no puede ser dudosa. Acordaos que en los campos de batalla se ganaron siempre los más preciados timbres de nobleza.*

*Nuestra causa es justa y Dios, que los buenos invocan siempre, estará con nosotros. ¡Soldados y Marineros! Agrupaos en torno a vuestro Rey general.*

Si grandes eran las dificultades con que los carlistas tropezaban en la introducción de armas y otros pertrechos por la frontera francesa, aún eran mayo-

res y más peligrosas las que tenían en el mar, debido a la vigilancia que los buques liberales ejercían en todas las costas, así como a lo inseguro de los lugares para efectuar los desembarcos.

En 1873 los agentes carlistas que actuaban en Francia se encontraron con una verdadera ganga: el gobierno de esta nación había comprado al de los Estados Unidos, para utilizarlo en la guerra franco-prusiana, gran cantidad de fusiles *Allen* o *Berdan reformado* que quería vender a 25 francos cada uno si se los compraban por millares. El 21 de abril, y previa subasta en Versailles, Tirso de Olazábal adquirió 8.000 con sus correspondientes cartuchos. También, por otros conductos, adquirió Argüelles 3.000 *Allen*.

Pese a que el gobierno francés no simpatizaba con la causa carlista, autorizó esta venta, fingiendo creer que se efectuaba a los gobiernos de España e Inglaterra. Son curiosas las vicisitudes que corrieron estos fusiles hasta llegar a su punto de destino: 1.750 y 100.000 cartuchos se perdieron al ser apresado el buque inglés *Deerhound* por la goleta liberal *Buenaventura*, que para conseguirlo izó pabellón británico. Para sustituir a éste se adquirió, con dinero de D.<sup>a</sup> Margarita, esposa de D. Carlos, el *Orpheon*, pero tuvo la mala fortuna de que, después de su primer alijo, naufragó en Socoa, dejando en Bayona un buen cargamento, que oficialmente iba consignado a Bélgica. Por fin, después de muchas vicisitudes, se pudo fletar otro barco, el *Ville de Bayonne*, que embarcó armas, zarpando rumbo a Amberes para trasladarlas a otro barco que sería el que las conduciría a las costas dominadas por los carlistas. Por causas ignoradas, éste, a la salida del Adour, se incendió, siendo abandonado



Portugalete en 1874. (Colección CiriQUIAÍN.)

por su tripulación. Este suceso que, en un principio, pareció desgraciado por la pérdida del barco y su cargamento, tuvo un desenlace feliz: una vez abandonado el buque por su tripulación, continuó navegando a la deriva, apagándosele el fuego. En la mañana del 19 de agosto de 1873, los vientos y corrientes marinas lo echaron sobre la costa de Ondárroa. Allí lo vieron algunos pescadores de dicha villa que creyeron que se trataba de un buque liberal de los empleados en la vigilancia de estas costas. Cuando se dieron cuenta que el barco iba sin gobierno, aparecieron varias embarcaciones que se dirigieron al barco y, aunque en un principio nadie se atrevía a subir a bordo, finalmente el patrón ondarrés Andrés Badiola se aproximó con su embarcación. Al no recibir ninguna contestación del barco, subió decididamente sobre cubierta, haciéndose cargo inmediatamente de la importancia del cargamento por lo que avisó a sus compañeros. Conocida la noticia en Ondárroa, se aparejaron 40 embarcaciones que remolcaron el barco hasta el puerto, procediendo al desembarco del cargamento. Como es natural, se celebró este acontecimiento por todo lo alto, incluyendo un solemne *Te Deum* en acción de gracias. El *Ville de Bayonne*, construido en Inglaterra en 1869, era un barco de 200 pies de eslora, 27 de manga y 13 de puntal, con máquina de doble hélice y casco de hierro; el cargamento que traía se componía de 4.000 fusiles, un millón de balas, un cañón de 16; 1.654 barricas de agúarrás y otras de vinagre muy ácido, de resina y de colofonia superior, así como 21.000 duros. Por este hecho, D. Carlos VII le otorgó a Ondárroa el título de *Esforzada*, conmemorando así el espíritu abnegado y entusiasta de sus habitantes en el desembarco de un cargamento que de forma providencial les había llegado.

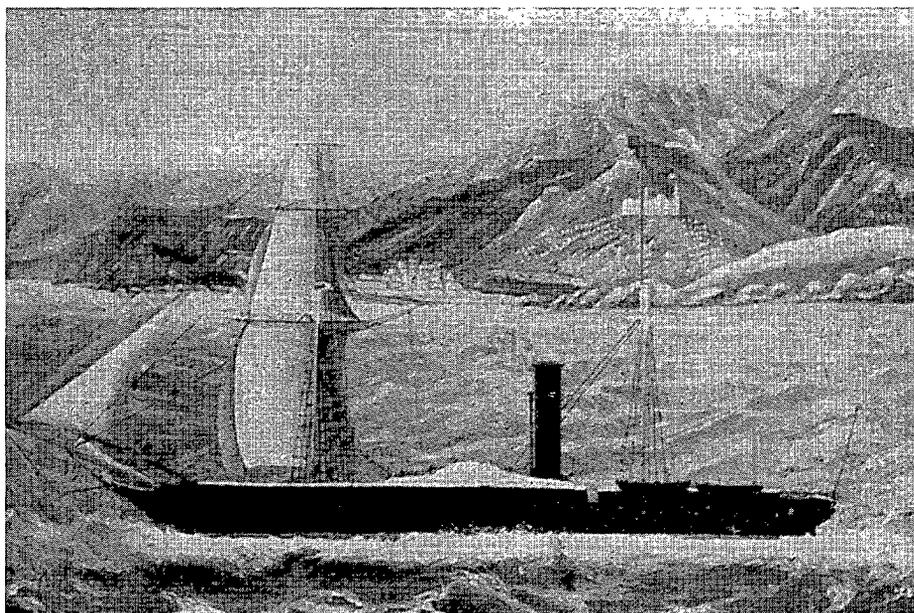
Digamos que, con anterioridad al apresamiento del *Deerhound* por la *Buenaventura*, ya había hecho éste un primer viaje: se trataba del cargamento de armas, adquiridas en París por Tirso de Olazábal que, embarcado en el velero *Queen of Seas*, llegó a Londres, donde fue transbordado a aquél para su envío a España; este traslado contó con una fuerte oposición por parte de la embajada liberal en Londres, que se hallaba enterada de todo, pero, por fin, todo se arregló, pudiendo salir y arribar felizmente a Fuenterrabía y después a Lequeitio, donde descargó todo el material que llevaba a bordo; para celebrar este éxito, hubo un solemne *Te Deum* en Guernica.

En 1874 los carlistas intentan de nuevo romper el bloqueo de la Armada liberal, fracasando algunas veces y consiguiéndolo otras. Entre los primeros intentos está el caso del vapor *Nieves*, construido en 1871 en Francia, de casco de hierro, hélice, máquinas de 85 caballos, 41,23 pies de eslora, 5,28 de manga, 7,5 de puntal y de 130 toneladas, matriculado en Bilbao. Su propietario era el armador Pablo Aldámiz, vecino de Arteaga, quien lo había bautizado en recuerdo de D.<sup>a</sup> María de las Nieves, esposa de Alfonso, hermano de Carlos VII. Este hizo su primer alijo (26-X-1874) en las proximidades del cabo Higuier. Anteriormente, en 1873, había estado al servicio de los liberales. Sorprendido el 18 de octubre de 1874 por el vapor *Guipuzcoano*, del mando del teniente de navío Arturo Garín Sociats, huyó de la costa francesa, entrando en el puerto de Socoa, donde también fue su perseguidor, abordán-

dole y conduciéndole a remolque a Pasajes. Esta imprudente e ilegal captura contó con el visto bueno de Victoriano Sánchez Barcáiztegui, comandante general de las Fuerzas Navales del bloqueo del Cantábrico, que debió basarse en la tan conocida y poco elegante teoría de los hechos consumados. El *Nieves* quedó incorporado a dichas Fuerzas Navales como aviso. El 29 de noviembre de 1878, el Consejo de Estado dictó resolución desestimando la reclamación formulada por su armador, relativa a su requisa, ordenándose su venta en pública subasta, pero el 13 de octubre de 1881, por acuerdo del Consejo de Ministros, fue devuelto a su propietario.

Otro episodio, quizá de los más curiosos, en lo que a alijos se refiere, es el del *Malfilatre*, bergantín francés, de 134 toneladas, 86,5 pies de eslora, construido en Caen en 1859 y adquirido a principios de 1874. Eran sus propietarios Madame Courbet, dama legitimista francesa, y el capitán del mismo, siendo los propietarios del cargamento los señores Olazábal y Verdugo; éste consistía en tres cañones, 6.000 fusiles *Berdan*, una ametralladora (arma que por entonces constituía una novedad) y dos millones de cartuchos, siendo su punto de despacho Grecia. Estaba el barco con su cargamento en Newport (Inglaterra), cuando, enterado el secretario de la embajada liberal en Londres de que iba destinado a los carlistas, intervino cerca del consignatario, Mr. Dormine, para que se negara a recibirlo. Debido al escándalo que se produjo y a los gastos que el pleito originaba, los representantes del gobierno liberal se avinieron a ofrecer una cierta cantidad por la adquisición del barco, lo que aceptaron sus propietarios. Con ella adquirieron el vapor *Notre Dame de Fourviere*, al que se le cambió el nombre por el de *London*, contratándose para mandarlo al capitán de la Marina Mercante americana Mr. Jefferson, quien, mediante el pago de 10.000 dólares, se comprometió a llevar el barco desde Boston a un puerto del Cantábrico.

Embarcó Jefferson en Brest rumbo a Nueva York, acompañado por un agente carlista y cuatro pilotos expertos de Vizcaya. Ya en esta ciudad, se pusieron en contacto con las personas que habían de entregarles el material, acordándose que sería trasladado en un remolcador a Boston, de donde sería transbordado. El destino del *London* era España, pero el gobierno de los Estados Unidos reconoció al de Madrid, donde era presidente del poder ejecutivo el general Serrano. Por esta razón fue denegado su despacho para Francia. Jefferson no se amilanó, consiguiendo que fuera enviado a Japón. Zarpó el 24 de junio, fondeando por la noche al abrigo del cabo Farenwell, donde acudió un remolcador, ya advertido de lo que sucedía, para hacer el transbordo del cargamento: consistía éste en 27 cañones y 200 cajones con material de guerra. El 5 de julio llegó el *London* frente al estuario del Girona, desembarcando allí al agente carlista, que se dirigió a Arcachon, Bayona, y de allí a Bermeo, para que estuvieran preparadas las embarcaciones que llevarían a tierra el cargamento. El gobierno de Madrid recibió un telegrama, procedente de Bilbao, en el que se le comunicaba que un crucero de la Armada de los Estados Unidos se encontraba en aguas de las costas vizcaínas. Enterado de esto el general Serrano, se dirigió inmediatamente al represen-



Vapor mercante de ruedas auxiliar *Bilbao* (?). Se advierten las posiciones carlistas en la costa de Guipúzcoa. (Oleo. Colección J. Llabrés.)

tante de este país en Madrid, Mr. Caleb Cushing, agradeciéndole la atención de su gobierno, éste, que no tenía conocimiento del caso, lo comunicó a Washington, contestando de allí que no había ningún buque americano de guerra en las costas españolas.

Lo que ocurrió realmente revela la inventiva, seguridad y sangre fría de Jefferson, quien había colocado en batería los cañones que transportaba, dando la impresión de que se trataba de un buque de guerra. En cuanto al telegrama, fue enviado a Madrid por un agente carlista. De esta forma consiguió burlar el bloqueo que los buques del gobierno liberal tenían en estas costas, desembarcando felizmente (8-VI-1874) en las proximidades de Bermeo todo el cargamento.

Un segundo viaje efectuó el *London* desde los Estados Unidos con un cargamento de 16 cañones, 4.400 fusiles *Berdan*, 500.000 cartuchos y 4.000 granadas, no sin haber pasado antes por aguas de Cuba y expuesto a ser capturado por buques del gobierno liberal, el 2 de octubre desembarcó las armas en Motrico. El 4 de febrero de 1875 realizó su tercer viaje que rindió en Ondárroa, con un cargamento de 14 de cañones, 4.000 carabinas y un millón de cartuchos.

El 17 de julio de 1874 se advirtió, mediante una circular, a las autoridades navales, que el bergantín francés *Mario*, procedente de Génova, había fondeado en Tánger con un cargamento de 20.000 fusiles destinados a los carlistas, ordenándose su captura si pasaba a las costas cantábricas. El 5 de sep-

DIOS PATRIA Y REY

COMANDANCIA G.RAL

DE

✂ ✂ ✂ ✂

MARINA

Membrete usado por la Comandancia General de la Marina carlista durante la guerra civil (1872-1876). Su color era azul.

tiembre otra circular informaba a dichas autoridades que el *Hausenbeden*, mercante alemán, había zarpado de un puerto belga, con armas adquiridas en Bruselas también para los carlistas, añadiendo que el mercante inglés *Havde* salía de Amberes hacia Liverpool, con un cargamento de armas *con destino sospechoso*. El 16 de septiembre se advertía de la salida de Amberes del mercante alemán *Sophie*, despachado para Belle Ile, con un cargamento de varios cañones desmontados, 505 cajones de armamento y otros pertrechos de guerra. El día 26 de octubre, los servicios de información comunicaban, desde Amberes, la salida de la barca *Sophia*, vapores *Moratín*, *Roland*, *Petrarch*, *Irene Augusta*, *Naisse* y *Rohn*, todos con armas adquiridas en Lieja por el agente carlista Van der Buisvhe. Con esta misma fecha, el servicio de información en Inglaterra avisaba que la fragata *Non Plus Ultra*, con un cargamento de 10.000 fusiles y equipos militares, había zarpado de un puerto de la costa atlántica de los Estados Unidos con destino a otro de Gran Bretaña, sospechándose su cargamento, que podría ser transbordado antes de rendir viaje y conducido a un puerto carlista.

En el mes de febrero de 1875, nuevas confidencias avisaban que el día 2 salía de Amberes hacia Lisboa el vapor inglés *Petrarch*, *cargado hasta las marcas* con cajas de fusiles destinados a los carlistas. El día 8 informaban de la salida de Amberes para Liverpool del vapor inglés *Hope*, también con un cargamento de armas para los mismos destinatarios; así como el de la misma clase *Fluor*, rumbo a Londres, advirtiéndose en esta misma circular, que con los cargamentos anteriores y otro que llevaba el marcante *Guail*, se iba a organi-

zar una gran expedición que pasaría al Cantábrico, donde serían desembarcados en un puerto dominado por los carlistas. Estos mismos servicios de información avisaron que el 8 de febrero la goleta alemana *Nicoline* zarpaba de Amberes rumbo a Santa Marta (Colombia), con un cargamento de armas, sospechándose que éste sería transbordado mucho antes de llegar a su destino oficial y conducido a un puerto carlista. El día 10 de este mismo mes advertían de la salida de Amberes de la goleta *Robert R. Dady*, con armas, que serían transbordadas desde Inglaterra a un vapor español de *chimenea amarilla y de unas 400 toneladas*. El mes de marzo las Fuerzas navales del bloqueo del Cantábrico recibieron orden de capturar al pailebot británico *Rosalind*, de 537 toneladas y matrícula de Hull.

Si intensa fue la vigilancia que siempre tuvieron o procuraron tener las fuerzas del bloqueo, ésta se intensificó a partir del día 7 de marzo, cuando recibieron nuevas instrucciones donde se ordenaba la captura de todas las lanchas de cabotaje y demás embarcaciones que se encontraran entre Bilbao y Fuenterrabía, *considerándose a todos sus tripulantes como prisioneros, siendo como tales conducidos al Ferrol y destruyéndose las embarcaciones si no sirvieran para el servicio de la escuadrilla*.

### Otros aspectos de la guerra naval.

Tenemos pocos datos de la conspiración carlista, gestada en 1870, que fracasó por la traición de uno de sus miembros. En ella participaron oficiales de la Marina de guerra liberal que estaba unida en parte a los revolucionarios. El proyecto consistía en que a la llegada a España de Amadeo de Saboya (30-XII-1870), se sublevaría la plaza de Cartagena y algunos de los buques surtos en ella, haciendo prisionero al Rey. Dirigía la conspiración el contralmirante Romualdo Martínez de Viñalet, contándose también con la asistencia de algunos elementos republicanos. Al fracasar ésta, Martínez de Viñalet, que pudo huir, levantó una partida en la provincia de Murcia. Tuvo mala suerte, ya que, alcanzado por fuerzas gubernamentales muy superiores en número, en el término de Fortuna, fue hecho prisionero, disolviéndose la partida y siendo conducido al castillo de Gibralfaro (Málaga). Juzgado en consejo de guerra, fue condenado a muerte, pena que le fue conmutada por la de cadena perpetua. Su liberación llegó con la sublevación cantonal, pasando al Norte a presentarse a D. Carlos VII.

En el año 1872 agentes carlistas intentaron conseguir el apoyo del personal de maestranza del arsenal de La Carraca (San Fernando), pero advertidas las autoridades navales de ello, hicieron fracasar el intento.

Incluso antes del comienzo de la guerra, varias partidas de voluntarios carlistas aparecieron en las provincias vascas, una, la de Goirena, entró en Mundaca y Bermeo, imponiendo multas a sus ayuntamientos y, en este último puerto, logró sorprender al escampavía *Nervión*, apoderándose de su armamento y municiones.

En la sublevación cantonal de Cartagena a finales de 1873, D. Martín de Llanos y Calderón de la Barca, representante con plenos poderes del general Contreras, jefe de la sublevación, propuso al general Castells que, a cambio de la ayuda carlista a los insurrectos, se les entregasen los buques de la escuadra surtos en el puerto, que habían sido declarados piratas por el gobierno de Madrid; también se trató en estas negociaciones de la posible entrega de la plaza a los carlistas, con la condición de que se les reconocieran los grados y empleos a todos los allí sublevados. Todo esto fue comunicado a D. Carlos VII por mediación del doctor Caixal, obispo de Urgel; estos tratos estaban muy adelantados cuando la plaza fue ocupada por las tropas gubernamentales.

Un acontecimiento que para algunos tuvo consecuencias de cierto carácter naval, fue el siguiente: entre los prisioneros que se hicieron en la batalla de Abarzuza o Monte Moru figuraba un alemán, que aunque sospechoso de espía, se le había condenado a muerte por incendiario; éste llegó a hacer al general en jefe de las tropas carlistas, Dorregaray, algunas amenazas de intervención de su país en el conflicto, a lo que Antonio Dorregaray contestó: *Eso me tiene sin cuidado; si vienen sus compatriotas, sus cascos servirán de macetas a las españolas.* Ante esto, el gobierno alemán, presidido por Bismarck, acérrimo enemigo de los carlistas, envió a las costas cantábricas las corbetas *Nautilus* y *Albatros*, las cuales, con su actuación, fueron la causa de una serie de incidentes. Sin embargo, esta intervención alemana tenía otro origen: ciertas negociaciones entre los gobiernos español y alemán, al objeto de ceder la isla de Puerto Rico al novísimo imperio germano; esto motivó una carta de Romualdo Martínez de Viñalet al contralmirante José Polo de Bernabé, que transcribimos:

*Real de Estela a 8 de septiembre de 1874.—Excmo. Sr. D. José Polo.—Querido amigo: El Rey, mi augusto amo, me encarga de a usted las gracias por su contestación elevada y patriótica con motivo del conato del Gobierno de Madrid de ceder la isla de Puerto Rico a Prusia, y de la asistencia de esta potencia con sus buques de guerra para ayudar a los republicanos en la persecución del contrabando de guerra. S. M. ha sentido mucho, como usted, la humillación que experimenta España al consignar en su historia otro nuevo atentado cometido contra la honra nacional. Al tener el honor de ser intérprete de Su Majestad, me cabe la satisfacción de hacerlo al compañero de quien tantas pruebas he recibido de deferente amistad y que esta vez, como otras, acaba de demostrar que aún en España y en nuestra Marina hay hombres que conservan los sentimientos de la antigua hidalguía española.—Con el gusto de siempre, se repite suyo afectísimo y seguro servidor, q. e. s. m.—Romualdo M. Viñalet.*

La animadversión de Bismarck hacia los carlistas era patente; otra prueba de ello fue la presión que hizo sobre el gobierno de Mac Mahón, presidente de la República francesa, para entorpecer las acciones de aquéllos, llegando incluso con sus intrigas a forzar al gobierno para que internase a los



Don Federico Anrich y Santamaría.

carlistas que se encontraban cerca de la frontera española y a que tomara medidas para impedir el contrabando de armas y pertrechos que éstos efectuaban; consecuencia de esto fue la entrega del vapor *Nieves* que se había refugiado en Socoa. A punto estuvo de provocar un conflicto la presencia de unos buques de guerra alemanes en la costa cantábrica dominada por los carlistas. Ante esta actitud, D. Carlos VII publicó un manifiesto en el que hacía constar que no retrocedería ante las bayonetas extranjeras y sabría morir con los suyos en defensa del honor de España contra cualquier invasor.

El gobierno alemán aprovechó también el caso del vapor *Gustave*, que debido a las averías sufridas por un temporal, se vio obligado a dirigirse a Guetaria, sitiada por los carlistas (10-XII-1874), siendo tiroteado por éstos, según la versión alemana. Al aumentar el temporal, fue abandonado por su tripulación encallando en Zarauz, en poder de los carlistas, que acudieron al salvamento de los naufragos y del cargamento. Todo parecía normal, cuando la información sobre el caso del cónsul alemán en Bayona complicó el asunto, que quedó aclarado con el escrito de Ceferino Suárez Bravo, corregidor carlista de Guipúzcoa, publicado en *El Estandarte Real*, reproducido también

por otros periódicos amigos de la causa carlista: en él, de gran extensión, después de hacer constar que todo el revuelo producido por este suceso era debido a *los rencores políticos y los manejos de las Compañías de seguros interesadas en hacer creer que el buque se ha perdido por un accidente de guerra, procurando envenenar y dar proporciones a su asunto que no ha salido de los trámites regulares establecidos por la Ley y la costumbre*; recordaba la intervención, anterior, de buques de guerra alemanes, que sin ningún motivo justificado habían participado en la guerra contra los carlistas, como era el caso del *Nautilus* y del *Albatros*, que bombardearon sus posiciones. Continuaba diciendo que, al tener noticia el Gobierno de Su Majestad de que el buque, a causa del temporal, había sido arrojado a la playa de Zarauz, avisó con toda urgencia a las autoridades locales de dicho puerto, a fin de que se tomasen las medidas conducentes a salvar el barco y su carga, y que se diese a los tripulantes *toda la protección a que su desgracia los hacía acreedores*; a éstos, que se habían refugiado en Guetaria, se les envió autorización el mismo día, para que fuesen a Zarauz, tardando en hacerlo 24 horas, *tan arraigada estaba en ellos la idea de considerarnos enemigos*. Se atendió a los naufragos buscándoles alojamiento conveniente y entregándoles todos los efectos salvados de su propiedad. Se les consultó acerca de la mejor manera de efectuar el salvamento del barco y carga; se les dio toda clase de facilidades, autorizando, incluso al capitán, a vender en pública subasta los restos del barco, así como la entrega del cargamento a sus propietarios, pese a que eran liberales. También en esta exposición se ocupaba de las declaraciones que siete marineros del barco y un contraamaestre prestaron ante el cónsul alemán de Bayona; pero las únicas que los periódicos alemanes publicaron y que los liberales reprodujeron, fueron las de dos de ellos que eran un verdadero tejido de malignas inexactitudes, ya que al marchar de Zarauz lo hicieron sinceramente agradecidos del trato que se les había dado, así como de haber recuperado todos sus efectos. La única queja del capitán fue la lentitud de la tramitación del expediente, *pero esto era consecuencia forzosa de la situación a que nos reducía la falta absoluta de papeles en que se encontraba el jefe de la nave. Ni los libros de navegación, ni libros de cargo, ni conocimientos, ni nada. El capitán aseguraba que todos los había perdido. Y para mayor oscuridad, no podía ni aun dar una sola explicación verbal del nombre de los cargadores, de los consignatarios, de las compañías aseguradoras, etc. Conviene decir a este propósito que entre los objetos que se entregaron en cuanto llegó a Zarauz se hallaban una porción de papeles recogidos en las cámaras y sobre cubierta; pero estos papeles fueron quemados por él inmediatamente delante de una porción de personas al pedirle explicaciones sobre este acto singular, contestó que eran papeles sin interés*. Este escrito, publicado por los periódicos extranjeros afectos a los carlistas, aclaró definitivamente y acabó con las pretensiones del gobierno de Bismarck de intervenir *manu militari* en la guerra.

Otro incidente digno de mención fue el del *Bayonais*, era un barco que tras naufragar en julio de 1875, en el cabo Machichaco, su tripulación y pasajeros habían sido recogidos por los carlistas; al comunicar el brigadier Anrich

esta noticia al cuartel real, a la sazón en Tolosa, se le contestó con el siguiente telegrama: *Dispense usted a los náufragos del vapor "Bayonne" toda clase de protección de que son dignos por su desgracia.* Como se ve, el telegrama confunde el nombre del vapor; estos náufragos eran dos señoras, un niño, un comerciante de Bilbao, cuatro oficiales, quince soldados y diez tripulantes; todos ellos fueron puestos en libertad, excepto los oficiales, a los que se envió a Oñate, donde, después de ser recibidos por D. Carlos, se les expidieron salvoconductos para que pasasen a zona liberal.

La Marina liberal tenía una gran actividad, haciendo muy difíciles los alijos de armas y material de guerra; persiguiendo y apresando, en muchos casos, embarcaciones pesqueras, con lo que sumían en la miseria los pueblos costeros carlistas, cuyo medio de vida era la pesca. También bombardeaban las costas para apoyar las operaciones de tierra. Para solventar, en lo posible, este estado de cosas, el 1 de septiembre de 1873 el comandante general de Vizcaya, general Martínez de Velasco, ordenó al comandante militar de Ondárroa que se facilitara a los pescadores un jornal, que se sacaría del producto obtenido de la tala de los montes que fueran propiedad de los liberales ausentes de la localidad; también el ayuntamiento haría un empréstito, en metálico o en especie, a fin de ayudar a estas familias.

En lo que a las costas levantinas se refiere, Lizarraga, que había sido nombrado general en jefe del ejército carlista del centro (6-XII-1874), puso gran interés en instruir, vestir y armar mejor a sus voluntarios, proporcionando medios para sufragar estas necesidades; encargó a Tirso Olazábal para que, al igual que lo había hecho en el norte, se encargara de la adquisición de armas: 4.000 fusiles *Allen* y una batería *Witworth*, que debería desembarcar en un punto de la costa mediterránea. Este proyecto quedó truncado al ser sustituido Lizarraga por el general Antonio Echegaray (22-I-1875), ya que al retirarse éste de la zona costera, no se pudo llevar a cabo el alijo.

### **El Estado carlista. La organización naval.**

Ya desde los comienzos de estas guerras, los carlistas se preocuparon de organizar un Estado, al menos con los organismos más necesarios.

Ya conocemos los intentos en la primera guerra, la de los *Siete Años*, de emplear los escasos medios navales con que contaban en el Cantábrico, lanchas, trincaduras y otras embarcaciones, para efectuar alijos de armas, pertrechos y colaborar en la llegada de nuevos voluntarios, así como para realizar desembarcos en las costas liberales y otras acciones. También en Levante, en las proximidades de Tortosa, Felipe Caderó, con sus barcos y compañías de Infantería con su sección de Caballería fue un quebradero de cabeza para los liberales. Pero donde hubo una mayor preocupación por la organización naval, quizá, por necesidad, fue en la tercera guerra:

En primer lugar, se crearon, en algunos puertos, entre ellos el de Motrico, ayudantías militares de Marina. Se creó también, en Lequeitio, una escuela

oficial de Náutica. Por una Real Orden de 12 de marzo de 1874 se fijaron los sueldos mensuales correspondientes a generales, jefes y oficiales; en esta misma disposición se determinaron las gratificaciones de las distintas dependencias, la de la Comandancia General de Armada era de cien reales. Por un Real Decreto de 22 de agosto de 1875 se creó una medalla conmemorativa de los servicios prestados en los bombardeos sufridos en las costas de Vizcaya, para jefes, oficiales y voluntarios.

Poco antes de finalizar la guerra llegó al cuartel real D. Juan, padre de D. Carlos. Este, hombre listo y original, llevaba a su hijo un invento del que era autor; se trataba de unas barcas de goma tan manejables que decía haberlas traído debajo del asiento del departamento del vagón de ferrocarril y servían no sólo para sostenerse algún tiempo en la mar, sino también para hacer puentes para que las tropas atravesasen los ríos. Las pruebas se efectuaron en Zumaya y el río Argá. Ignoramos los resultados, pero D. Juan fue nombrado con este motivo ingeniero honorario del Ejército.

La terminación de la guerra (28-II-1876), con la entrada en Francia, por Arnegui, cerca de Valcarlos (Navarra), de D. Carlos VII a la cabeza de un gran número de sus voluntarios, despidiéndose con la frase de *¡Volveré!*, no logró desanimar a los carlistas. Las conspiraciones continuaron, como la que se produjo en 1898 y 1899 aprovechando la situación comprometida de España ante los sucesos de Cuba y Filipinas. Los carlistas, contando con valiosos apoyos entre el elemento militar, entre ellos el del general Valeriano Weyler, que más tarde falló, se prepararon para una nueva guerra, en un intento de arreglar las cosas. El intento fracasó, aunque en Arcachon (Francia) fue detenido un barco que, con armas, iba, al parecer, consignado a los carlistas. Se habló también de un supuesto desembarco de armas en las costas de Almuñécar (Granada), noticia que no tuvo confirmación.

### **Marinos carlistas.**

La carencia de una Marina fue, sin duda, una de las causas principales de la pérdida de estas guerras; los componentes de la Armada, en su gran mayoría, o fueron de ideas liberales o las circunstancias les obligaron a participar en la lucha al lado de éstos. Sin embargo, también figuraron marinos en el campo carlista.

Juan Bautista Arriaza y Superviela (1770-1837), nacido en Madrid, se retiró de teniente de fragata, por razones de salud, pasando a desempeñar puestos diplomáticos; su fama la adquirió como poeta. Si no combatió sí fue siempre fiel a sus convicciones legitimistas.

José Álvarez de Toledo y Dubois, nacido en La Habana en 1779, ingresó en la Armada, alcanzando el empleo de teniente de fragata. En las Cortes de Cádiz (1809-1813) representó como diputado a la isla de Santo Domingo, quedando agregado a la Secretaría de Estado durante el período absolutista de Fernando VII, hasta que, en el constitucional, pasó al extranjero en misio-

nes reservadas al monarca. Con el alzamiento realista de 1822 fue ayudante del general Quesada, ascendiendo a brigadier y siendo nombrado ministro plenipotenciario del *Deseado*, continuó en estas mismas funciones, representando a D. Carlos V; falleció en Parma en el año 1869.

Manuel Mestre, nacido en Sevilla, jefe de Escuadra en 1820, fue separado del servicio por sus ideas realistas; en 1824 fue nombrado jefe del Cuerpo de Pilotos de la Armada. Falleció en Cádiz en 1834.

José Manuel de Sechi, Conde de Sechi, había nacido en Roma, siendo antiguo capitán de las galeras del Papa. En tiempos de D. Carlos IV sirvió en los guardias de Corps; más tarde, en la guerra de la Independencia, también tomó parte activa. Durante la primera guerra carlista fue vicepresidente de la Junta gubernativa de Aragón, Valencia y Murcia.

Antonio de Saavedra y de Jofré, Conde de Alcludia, Barón de Albalá dels Sorells y de Canet, teniente de fragata, prestó servicios diplomáticos, representando en Viena a D. Carlos V.

Marcelo Spínola, que llegó a teniente general de la Armada, y D. Pedro Aznares.

Durante la tercera guerra, el 16 de julio de 1873, entraba de nuevo en España D. Carlos VII, acompañado de sus ayudantes. Entre ellos figuraba el teniente de navío Rafael Alvarez y Cacho de Herrera que llegó, durante la guerra, a comandante general de Alava, distinguiéndose en la reconquista de Laguardia (Alava).

Fernando Carnevali y de Medina nació en Sevilla, ingresando en la Armada y ascendiendo a guardiamarina el 22 de junio de 1863; a raíz del destronamiento de Isabel II, pasó Carnevali a la isla de Cuba, donde permaneció varios años embarcado y tomando parte activa en la operaciones contra los insurrectos. En 1874 vuelve a la Península, consiguiendo la licencia absoluta y presentándose en el campo carlista, siendo destinado a las órdenes del brigadier de la Armada Rafael Alvarez, asistiendo a varios hechos de armas: sitio de Bilbao y acciones de Villarreal y otras. Más tarde pasó a mandar la compañía de artillería afecta al tren de sitio. Por méritos de guerra, sitio de Irún, ascendió a comandante, pasando, en febrero de 1875, a Vizcaya, a las órdenes del general Berriz, tomando parte en las acciones de Monte Abril, Santa Marina y Arbolancha. Posteriormente pasó a dirigir la fábrica de pólvora y dinamita de Galdácano; después al castillo de Aspe, en comisión, con objeto de recoger el material de artillería que habían abandonado los liberales. El 13 de abril de 1875 ascendió a teniente coronel, ganando en el sitio de Guetaria la cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando. Más tarde fue nombrado ayudante de campo de D. Carlos de Borbón, Conde de Caserta. Terminada la guerra, Carnevali pasó a Francia, acompañando a D. Carlos, el cual le dio el mando de un buque en Sicilia. En 1885 y con motivo de lo ocurrido en las islas Carolinas, temiéndose un conflicto con Alemania, solicitó y obtuvo licencia de D. Carlos VII para volver al servicio activo en la Armada, regresando a España, donde falleció en la mina *Menas de Recares* (Almería), el 13 de agosto de 1905.

José Ramos y González, nacido en 1819, era doctor en Derecho y en Filosofía y Letras; perteneció al Cuerpo Jurídico de la Armada, donde llegó a auditor de Marina; en la organización política de 1869 fue designado comisario regio en Puerto Rico. Durante esta guerra, prestó importantes servicios a los carlistas, siendo auditor de división de Vizcaya, pasando después a desempeñar misiones diplomáticas en el extranjero. Excelente periodista, colaborador de *El Cuartel Real*, emigró al acabar la guerra. De regreso a España, fue redactor de *El Siglo Futuro*. Falleció en 1887.

José Moore y Arenas nació en Barcelona en 1842. Había servido en la Armada inglesa. Los cargos que tuvo en el campo carlista fueron de carácter militar y político, siendo mariscal de campo al terminar la guerra. En 1899, y para un alzamiento que se preparaba, Carlos VII le nombró capitán general de Cataluña. También fue un buen periodista.

Romualdo Martínez de Viñalet nació en Cádiz en 1814, ingresando en la Armada en 1830; alférez de navío en 1836 llegó a contralmirante en 1869; mandó los vapores *Lepanto* y *León*, fragatas *Isabel II*, *Perla* y *Esperanza* y corbeta *Ferrolana*; siendo capitán de navío mandó la fragata *Petronila*, que naufragó durante su mando el 8 de agosto de 1864, varando a la entrada del puerto de Mariel (Cuba), siendo inútiles los esfuerzos que se hicieron para salvarla; Cesáreo Fernández Duro, en su *Naufragios de la Armada Española*, dice que: *No sólo los cargos y armamento ya mencionados se salvaron: la curvería, herrajes y aún el forro de cobre fueron extraídos, quedando sólo en la costa los fragmentos del vaso, desmenuzados por los temporales del Norte*, la causa del accidente fue un error del plano del puerto de Mariel, comprobado por los oficiales de dicha fragata y por una comisión que, posteriormente, fue enviada por el comandante general del apostadero a petición del fiscal de la causa que se instruyó a su comandante y de la que éste resultó absuelto. Más tarde fue segundo comandante del arsenal de La Carraca y después comandante de la fragata *Arapiles*. Al ascender a capitán de navío de primera clase, año 1866, pasó a Londres como jefe de la comisión de Marina, desempeñando, después, la comandancia principal de Marina de Puerto Rico. En 1869, y en la organización militar carlista de las distintas regiones, Martínez de Viñalet fue nombrado jefe de la comandancia general de Murcia y Alicante. En 1870 formó parte del centro militar carlista de Madrid y, en este mismo año fue batido y cogido prisionero. En 1873, ya en plena guerra, fue nombrado por D. Carlos VII, comandante general de la frontera y, al año siguiente, primer secretario de estado hasta la supresión de esta secretaría, en que se le designó presidente del consejo supremo de guerra. Acabada la guerra, emigró, volviendo a España y falleciendo en Málaga en 1882.

Marcos Fernández de Córdoba y Castrillo, Marqués de Grañina, nació en Ecija en 1840 y falleció en Sevilla en 1899. Ingresó en la Armada en 1856, ascendiendo a alférez de navío el 26 de julio de 1863; navegó por los mares de Cuba y Filipinas, siendo teniente de navío de primera clase. En 1874 solicitó la licencia absoluta, presentándose en el campo carlista, donde llegó a coronel

de Artillería. También un hermano suyo, D. José, alférez de navío, pasó a luchar con los carlistas.

Mariano Torres de Navarra y García de Quesada, alférez de navío en 1870. De capitán de fragata, en 1873, pidió la separación del servicio, yendo a ofrecerse a D. Carlos, siendo agregado al Estado Mayor de la división de Alava. Se distinguió en las acciones de Echebarría y Mendibelza en 1875; a raíz del sitio de Guetaria, fue ascendido a coronel; al mando de unas baterías de artillería bombardeó San Sebastián, Hernani y el castillo de Santa Bárbara, teniendo una actuación destacada en la victoria de Mendizorrotz. Emigrado a Francia al acabar la guerra, volvió con el decreto de amnistía, reintegrándose a la Armada.

Hermenegildo Díaz de Ceballos, natural de Sevilla; guardiamarina en el colegio de San Telmo, pasó más tarde a los guardias de Corps; brigadier y mariscal de campo, fue designado por D. Carlos ministro de su consejo particular. En 1872 se le nombró jefe de Estado Mayor del Ejército de Cataluña, a las órdenes del infante D. Alfonso, hermano de D. Carlos y, después, comandante general de Guipúzcoa. Falleció en Madrid en 1891.

Santiago Patero y Micón, natural de Cádiz, ingresó en el Colegio Naval el 10 de julio de 1846, ascendiendo a guardiamarina el 11 de junio de 1849 y a alférez de navío el 23 de agosto de 1854. Capitán de fragata desde el 21 de junio de 1872, intentó sublevar a la dotación de la goleta *Consuelo*, de la que era comandante a favor de D. Carlos, fracasando y pasándose al campo carlista, en el que llegó a brigadier. Hombre culto y de fácil pluma, colaboró desde 1857 en la prensa profesional. Estando embarcado en la corbeta *Villa de Madrid*, publicó un documentado trabajo relativo a un huracán sufrido por ésta en las costas brasileñas, así como unas notas sobre las sondas advertidas en el viaje. También escribió en 1872 una obra en la que proponía un sistema para acabar con los piratas de Joló (Filipinas). Falleció en Madrid el 9 de enero de 1878.

Federico Anrich y Santamaría, Barón de Bretanville, nació en La Habana el 12 de marzo de 1827 en el seno de una familia de marinos; ingresó en la Armada como guardiamarina el 18 de octubre de 1842, llegando a alcanzar el empleo de capitán de navío; tras haber estado varios años embarcado, fue nombrado gobernador general de las colonias del golfo de Guinea, cargo que desempeñó con mucho acierto. Por un decreto de las Cortes constituyentes de 11 de junio de 1873, fue designado ministro de Marina, siendo Pi y Margall presidente de la República, cesando en el cargo, a petición propia, por otro decreto de 18 de julio del mismo año. En este escaso tiempo tuvo que intervenir, delegado por el gobierno, para tratar con los sublevados cantonales de Cartagena y dotaciones de los buques allí surtos, la *Almansa* y la *Victoria*, sin obtener ningún resultado positivo. En 1874 se pasó al campo carlista. Esto suscitó un cúmulo de reproches y ataques a su persona, pero es un republicano, Vera González, quien en su obra *Pi y Margall y la política contemporánea*, escribe: *nada justifica que durante los treinta y siete días en que fue Ministro*

(de Marina) *hiciese traición a la República*. Al pasar a las filas de D. Carlos VII, publicó un manifiesto a los españoles justificando su acción:

*Yo he vivido en medio del liberalismo, le he prestado mi concurso y apoyo, he visto todas sus evoluciones y sus ensayos todos hasta el último, esperando siempre reformas y mejoras nunca realizadas; llegué a olvidarme del riquísimo legado de gloria que debo de mis abuelos, a cuyos manes pido no se acuerden de mi falta; he alcanzado, sin conspirar nunca, un puesto honroso en mi carrera, he sido ministro, aún podría aspirar a más elevada posición y, sin embargo, ante la voz de mi conciencia afligida por los males de la nación, ante tanto desastre, tanta ignominia y mengua tanta... todo lo abandono, a todo renuncio, honores, dignidades, posición, hogar y familia. Al dar este paso también se dirigió a sus antiguos compañeros con otro manifiesto:*

*Todos sabéis que si bien fui compañero leal, en 1868, nunca he conspirado; que jamás pertencí a camarillas, ni las tuve cuando podía tenerlas; que la altura no me deslumbró ni la ambición me ha cegado, porque siempre procuré limitarme al cumplimiento de mis deberes en la medida de mis fuerzas, teniendo por único norte el lustre del Cuerpo a que aún pertenezco; que no he ejercido venganzas y he procurado hacer los beneficios posibles; y que mi único acto de trascendencia, la destrucción del Almirantazgo, obedece a mi deseo de que todos y cada uno tengan, dentro de su esfera de acción, la gloria y responsabilidad de sus actos, y el Almirantazgo no era otra que una coraza, tras de la que se abroquelaba el ministro para obrar impunemente, y vosotros todos que sabéis cuanto he hecho, no dudéis que si la reconstitución del Cuerpo en nuestro actual estado fuera un hecho posible, yo me sacrificaría una y cien veces prestando mi humilde y franco concurso para conseguirlo...: Vosotros todos, me atrevo a fiarlo, sois monárquicos, y monárquicos tradicionalistas, porque no se concibe una Marina aristocrática y privilegiada sin un Trono grande, noble y respetado que le sirva de escudo y sin un Rey de raza española, enérgico y bravo, que sepa decir como Pedro de Aragón sobre el roto puente de una galera al ser prisionero del Duque de Mantua: "Ni un palmo de mi tierra, ni una almena de mis castillos". Sois monárquicos tradicionalistas porque en la Corona Real están como incrustados los triunfos de la Marina, que a su nombre y bajo su mano se alcanzaron; y sois monárquicos tradicionalistas porque tal es nuestra educación militar, nuestra organización jerárquica, y toda nuestra historia; sois también católicos, porque a serlo hemos aprendido de nuestros padres; porque sin el catolicismo nada es ni nada vale la siempre cristiana Armada española; y porque con su santa enseña obtuvieron nuestros abuelos la victoria naval más grande y fecunda de la era moderna ¡Lepanto!... y creéis en Dios, porque como yo y alguno de vosotros conmigo habéis visto su poder en las grandiosas tempestades del océano, y escuchado su potente voz al atronador rugido de los huracanes; y católicos y monárquicos no podéis continuar sirviendo a una revolución impía y desatentada, que reniega de la fe de nuestros padres y destruye el solio de nuestros mayores, benditos símbolos de la alteza y la nacionalidad española.*

## LA MARINA CARLISTA EN LAS GUERRAS CIVILES DEL SIGLO XIX

A su presentación en el campo carlista fue nombrado jefe del Estado Mayor de la división de Vizcaya y, al año siguiente, comandante general de la Marina carlista. Su actuación en la guerra fue digna de destacar: batalla de Mendizorrotz y defensa del fuerte Bordacho, en febrero de 1876, y otras acciones. Acabada la contienda pasó a Francia. Acogido al decreto de amnistía, volvió a España, falleciendo en diciembre de 1889.

Cándido Rodríguez Trujillo, teniente de Infantería de Marina, formó parte, como capitán de Caballería, del Estado Mayor del general Savalls.

D. Carlos VII, en sus *Memorias y Diario*, escribe:

*Del general Martínez, de Marina (se refiere a Romualdo Martínez de Viñalet), me ha dicho Romero (2) que fue una buena adquisición. Yo le conocí aquí, en Vevey, este verano y me gustó. Recomienda que cuando de un manifiesto al Ejército no olvide la Armada y tiene razón. Vino bajo otro nombre, pues está en el Ministerio de Marina: por cierto que, estando en la comida, se le escapó decir delante de todos: "Cuando yo era teniente de navío", lo que pudo dar algo que sospechar a los presentes.*

## BIBLIOGRAFIA

### Manuscritos.

Hojas de servicio de varios jefes. Archivo "Alvaro de Bazán". El Viso del Marqués.

### Impresos.

FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: *La Marina en las guerras carlistas*. «Revista General de Marina», abril de 1959 y febrero de 1961.

FERRER, Melchor: *Historia del tradicionalismo español*. Sevilla, 1941-1979.

OYARZUN, Román: *Historias del carlismo*. Madrid, 1969.

PIRALA, Antonio: *Historia contemporánea. Anales de 1843 hasta la conclusión de la guerra civil*. Madrid, 1875-1879.

---

(2) Se trata de Angel Romero Walsh, ingeniero militar, ilustre matemático, que llegó a ser presidente de la Real Academia de Ciencias de Barcelona.

# TONELAJE MÍNIMO Y ARQUEO DE BUQUES EN SEVILLA (SIGLO XVI)

Eduardo TRUEBA

## Introducción.

La aplicación, el *trasplante* de instituciones castellanas que formarán el entramado, la estructura político-jurídica para la gestión del Nuevo Mundo, tuvo lugar merced al largo puente marítimo que, durante siglos, unió Castilla con los reinos de las Indias.

Sin este apoyo *logístico*, procedente esencialmente de Sevilla (y en parte desde Cádiz y Canarias), no hubieran sido posibles realidades tales como la imprenta de México en 1539 y las Universidades de Perú y Nueva España.

Es precisamente respecto al tonelaje mínimo y al arqueo de las naves que cumplieron tan ímproba tarea, donde intentaremos aportar alguna sugerencia.

Finalmente queremos mencionar algunas dificultades que hemos encontrado en nuestro estudio.

En primer lugar ha sido indispensable dilucidar *cuestiones previas* de lenguaje. Esclarecer la semántica de ciertos giros, locuciones y vocablos, tal como se utilizaban en la documentación sobre la que está basada el trabajo.

Otro problema radica en no disponer a priori de una clara equivalencia entre las diversas unidades de medida, tanto lineales como de peso y volumen.

## Tonelaje mínimo exigido, permitido o tolerado durante el siglo XVI.

Este es un tema sobre el que resulta difícil llegar a conclusiones exactas.

Ciertamente, durante el siglo XVI se promulgan varias normas sobre el tamaño o tonelaje de los buques para la Carrera de Indias, pero estas reglas tuvieron una vigencia temporal muy limitada o, a veces, no se exigió su cumplimiento a rajatabla por varias causas, entre ellas la siguiente:

El legislador no tenía generalmente un criterio inamovible, antes bien, era sumamente tolerante para atender a razones. Y así como no dudaba en recabar informes previos a la elaboración de algún precepto, tampoco vacilaba en derogar normas recientemente promulgadas tan pronto como se daba cuenta o era informado del más mínimo perjuicio o daño que pudiera producir su aplicación.

Como quiera que, acerca del tamaño máximo o mínimo de los buques, los criterios fueron variando en función de calados en las barras, necesidades económicas o exigencias para defenderse de corsarios, la legislación fue retocada varias veces.

Desde luego, lo que sí está claro es que durante más de medio siglo, a partir del primer viaje colombino, el tamaño de los barcos en las derrotas atlánticas era, en términos generales, muy pequeño. Así lo reconocen autores como Haring: *Atlantic ships in the first fifty years after discovery were astonishingly small* (...) (1).

Al criterio oscilante sobre el tonelaje mínimo exigible se aunaba la ausencia de un método teórico para la medición y arqueo, inconveniente éste al que volveremos a aludir (2).

Por otra parte, si acudimos a la documentación que se conserva respecto al despacho de los buques, ya hemos indicado en algún trabajo, cómo Chaunu (3) hace notar la poca seguridad que proporcionan los registros en cuanto al tonelaje de las naos; y en la tercera parte del tomo 1, capítulo II, señala el difícil problema del tonelaje, tanto en los casos de posible estimación directa como de evaluación aproximada o indirecta.

Incluyo un documento cuya lectura nos permite apreciar una clara distinción al regular el tamaño de los buques entre tiempos *de paz o de guerra*.

Debemos advertir al lector que son numerosas las licencias concedidas a navíos de menos porte del que se fue señalando sucesivamente como mínimo legal (ochenta toneles, cien toneles, etc.). En los procesos por emplear naves de menos porte resulta curioso comprobar que la defensa invoca la costumbre *contra legem* como cosa habitual; sobre todo en el tráfico Canarias-Indias.

Las islas Canarias padecieron especialmente el intervencionismo estatal en el comercio con las Indias. Hay numerosas peticiones para navegar con naos de cualquier porte desde el archipiélago hacia América (4).

Se obtiene la impresión de que el tonelaje mínimo exigido en ocasiones se debe más a razones defensivas que a criterios puramente náuticos, lo que se hace patente en el documento adjunto al distinguir entre que la navegación se realizara *en tiempo de paz o tiempo de guerra*. Es un apartado en las ordenanzas de 1531 (5).

Confirma esta idea la exposición de motivos de diversas ordenanzas al regular el apartado del tamaño.

---

(1) Haring: *Trade and navigation between Spain and the Indies...*

(2) Téngase en cuenta que las reglas al respecto recogidas por Veitia Linaje en su *Norte de la Contratación*, y, asimismo, gran parte de las disposiciones contenidas en la Recopilación de Leyes de Indias del año 1680 pueden inducir a error a quien no tenga presente una estricta cronología, toda vez que ambas obras se refieren predominantemente al siglo XVII.

(3) Chaunu, Pierre: *Sevilla y el Atlántico*. Del mismo autor utilizamos también *Seville et l'Amérique*, XVI, XVII siècle. París. Ed. Flammarion, 1977.

(4) En lo referente al Comercio Canario-Americano, ver el importante trabajo del profesor Morales Padrón, con este título.

(5) El documento fotocopiado se encuentra en el Archivo General de Indias. Sección Justicia, legajo 944.

Al p[ro]p[ri]o de cada vno lo h[ag]an junta  
 t[er]cero vno los d[ic]hos pilotos may[or]  
 e asy n[ost]ros y otras personas sub  
 fragentes en el arte de navegar  
 como en la yezima en la navegacion  
 y de otras cosas que los pilotos  
 h[ag]an en el d[ic]ho arte de navegar y p[ro]ve  
 tos y barrios y otras cosas que n[un]ca  
 mente h[ag]an. D[ic]ho y se hallaren q  
 ay alguna cosa que se dea de n[un]ca  
 uana d[ic]ha lo h[ag]an. e se asiente en el  
 d[ic]ho libro e se asiente de lo que  
 entre el amo que son tomados  
 tanto que se dea p[ro]veer luego sin  
 esperar de obediencia que en tal caso  
 los d[ic]hos oficiales h[ag]an junta luego  
 al d[ic]ho d[ic]ho y p[ro]vean lo que p[ro]vea  
 lo que se conijente y no cesar

potrosi hordenamos y mandamos que  
 de aqui adelante en tiempo de paz pue  
 dan yr a las dhas yndias todos los na  
 vios de qualquier porte que sean con  
 las armas que los maestros quisieren  
 pero en tiempo de guerra o quando nos  
 vieremos o los dhas nuestros oficiales  
 en nuestro nombre que en buene cargo  
 de nro servicio e a la seguridad de los dhas nros  
 navios que sean de mas porte o arma  
 dos en los dhas navios los dhas maestros

Se trata de dos apartados de las Ordenanzas del año 1531. El apartado contenido en la parte inferior del folio dice:

*Otrosi hordenamos e mandamos que de aqui adelante en tiempo de paz puedan yr a las dichas Yndias todos los navios de qualquier porte que sean, e con las armas que los maestros quisieren, pero en tiempo de guerra, o cuando nos vieremos o los dichos nuestros oficiales en nuestro nombre que conviene a nuestro servicio e a la seguridad de los dichos nros navios que sean de más porte, o armados (...).*

En cuanto al apartado de la parte superior, aunque no guarde relación directa con las presentes páginas, bien merece volver a repasarlo: *Se ordena que todos los años se junten al Piloto Mayor, los Cosmógrafos y otras personas suficientes en el arte de marear e cosmografía y expertas en la navegación, y vean las Relaciones que los Pilotos hubieren traydo de las islas e puertos e baxíos y otras cosas que nuevamente hubieren visto, e si hallaren que hay alguna cosa que se deba enmendar o añadir, lo hagan e se asiente (...).*

El documento se encuentra en el Archivo General de Indias. Sección Justicia, legajo 944. Respecto a las *Ordenanzas de 1531 para la Casa de la Contratación*, puede verse el trabajo de Zumalacárregui, Leopoldo. "Revista de Indias". Madrid, 1947, n.º 30.

En los *Pleytos* por haber navegado a Indias con naos de menos porte, cuando el fiscal de la Casa solicita y el contador expide en forma de certificado una copia de la disposición legal pertinente, sacada del *libro donde se asientan las ordenanzas y provisiones*, se advierte claramente la finalidad de que no vayan navíos pequeños para que no puedan ser tomados por los enemigos. Así, por ejemplo, en diciembre del año 1547 el contador Zárate expide una certificación del precepto legal correspondiente *porque los navíos y caravelas que navegan a nuestras Yndias vayan a buen recaudo para se defender, que no vayan navíos pequeños que es causa que con poca fuerza sean tomados por no tener resistencia para se defender* (6).

No obstante, son numerosas las licencias concedidas para hacer el viaje a América con naos de menos porte. En el ánimo del legislador llegó a tomar consistencia la idea de si convendría generalizar tal permiso. Con fecha en El Pardo, a 27 de septiembre de 1553, el Príncipe se dirige a los oficiales de la Casa de Sevilla para decirles que un tal Alonso de la Barreda *quería enbiar un navío de menos porte, suplicando se le de licencia para lo poder enbiar en compañía de la flota que al presente está presta para las Yndias (...)*. El Príncipe recuerda que *lo mismo sea suplicado y suplica cada día por otras personas, y por ser contrario a la ordenanza nuevamente hecha* (7) *se ha dexado y dexa de conceder*. El Príncipe comunica que ha mandado a Juan Sarmiento del Consejo de Indias, que trate este asunto con los oficiales de Sevilla. Y ordena a éstos que cuando llegue D. Juan a esta ciudad *se junten con él* y la resolución que tomaren la envíen al Consejo (8).

### Aforamiento de las toneladas.

Debemos recordar, como lo hace el profesor Morales Padrón (9), que si hoy una tonelada supone mil kilogramos, cuando hablamos de toneladas, refiriéndonos a los barcos de antaño, hay que tener en cuenta que no puede haber equivalencia y que de aquella antigua tonelada existían diversas clases. Por si fuera poco, existía una *diferencia entre el tonel cántabro y las toneladas andaluzas*, según se aclara en la obra *Naves del descubrimiento* (10).

Uno de los recursos a los que hubo que recurrir para determinar el tonelaje de un buque fue precisamente basarse en la cantidad de unidades de carga

(6) El fiscal con Domingo Fleytes, maestro. Sección Justicia, legajo 830, n.º 1.

(7) El legislador se refiere obviamente a las Ordenanzas Reales del año 1552 impresas por disposición Real el año 1553 (en Sevilla, por Montedoca). Sobre las diversas ediciones de estas ordenanzas impresas nos remitimos al trabajo de los doctores Muro, que citamos en otro lugar.

(8) El Príncipe a los oficiales de Sevilla. Archivo General de Indias. Sección Indiferente General, legajo 1.965, tomo 12.

(9) Morales Padrón, Francisco: *El Comercio Canario-Americano*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955, págs. 107-108.

(10) Chocano Higuera, Guadalupe: *Naves del Descubrimiento*. Madrid, Museo Naval, 1985. En la nota número 26, al pie de la página 25, dice: *El tonel macho o cántabro, equivalente a 1,2 toneladas andaluzas, medida adoptada para cubicar los buques, difiere de la tonelada sevillana como unidad de arqueo equivalente a 2 pipas de 27 arrobas y media cada una*.

que, según su naturaleza, representaba una tonelada. Con el fin de precisar el criterio a seguir en un asunto tan importante para el tráfico marítimo, el licenciado Suárez de Carvajal, durante su visita a la Casa en los años 1535 y 1536, dejó el aforamiento que incluimos en el presente trabajo. Aforamiento que traeremos nuevamente a colación al exponer algún arqueo.

En la visita que pocos años después hiciera el doctor Hernán Pérez de la Fuente a la Casa y al Consulado sevillanos, una de las preguntas está dirigida a averiguar si los oficiales han guardado la ordenanza *en lo de aforar las toneladas* y si han puesto la tabla de esto en el auditorio (11).

Para clarificar la idea que, respecto al arqueo, mediciones, aforos, etc., nos podamos ir formando, *conviene resaltar como fundamental la realidad siguiente:*

Esta materia se vio no sólo influida, sino también determinada por la evolución que se produce en la construcción naval de España durante el tránsito del siglo XVI al XVII; evolución tanto real como legal, ya que es precisamente durante el primer tercio del siglo XVII cuando se legisla reiteradamente sobre construcción naval, escantillones, medidas, etc.

La construcción naval para la Carrera de las Indias estaba encaminada a lograr un tipo de navío óptimo que cumpliera los siguientes requisitos:

- a) Fortaleza necesaria para aguantar el tiempo del Atlántico.
- b) Potencia de fuego suficiente para defenderse de piratas.
- c) Calado corto, por la barra de Sanlúcar.

Los tres requisitos resultaban difícilmente compatibles, siendo el escaso calado impuesto por la barra un serio obstáculo para que la nave fuese manejable, llegando incluso a ser peligrosa con mal tiempo.

Estas exigencias, ciertamente contradictorias entre sí, según señala con toda exactitud Serrano (12), habían impulsado la búsqueda de un tipo y un tamaño para galeón de escolta en el Atlántico, intento que se intensifica a lo largo de todo el siglo XVII a través de múltiples informes particulares y oficiales y de cambiantes ordenanzas. Aproximadamente, a partir del año 1608 es cuando se produce esta profusión legislativa, denotando todo ello la preocupación dramática ante el hecho, difícilmente remediable, de una fuerza marítima insuficiente para defender España y América de los continuos ataques de los corsarios (13). Cabe destacar también los abundantes libros y tratados que sobre construcción naval ven la luz en España, Francia, Holanda, etcétera (14).

---

(11) Esta visita se contiene en el A. G. I. Justicia, legajo 945 y 947.

(12) Serrano Mangas, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias (1650-1700)*. Sevilla, 1985. Prólogo del profesor Luis Navarro García.

(13) Permítaseme esta licencia en cuanto a los términos *España y América*.

(14) Por ejemplo: Cano, Tomé: *Arte para fabricar naos*, año 1611. Dassie, le Sieur: *L'Architecture navale*, año 1677. Van K., Cornelis: *Der Neerlandsehe Scheeps*, año 1697. Garrote: *Nueva fábrica de Baxeles*, 1691. Respecto al siglo XVII nos volvemos a remitir nuevamente a la obra de nuestro buen amigo Fernando Serrano, ya citada. Puede verse también Anderson: *The Rigging of the Ships*. Salem, 1927.

Y habiendo recordado que *el tránsito entre los dos siglos, XVI y XVII, coincide con un nuevo enfoque en los proyectos y trabajos para la construcción de buques*, volvamos al arqueo en el siglo XVI, siglo durante el cual los principales tipos de navíos utilizados desde Sevilla en la Carrera de Indias experimentaron escasa evolución. La carabela *Portuguesa*, la nao, el galeón atlántico de la segunda mitad del siglo XVI e igualmente la panzada y fiable *Urca* holandesa que, según hemos mencionado, también participaba, quedaron bastante definidas; al menos por este lado no se añadieron más problemas al ya de por sí bastante difícil del arqueo, sobre cuya práctica en Sevilla detallaremos algún caso.

### La práctica del arqueo, arqueadores o “arrumadores”.

Precisar el tonelaje de un navío era naturalmente un capítulo importante en la actividad marítima. Y en ciertas ocasiones, dato indispensable, condición *sine qua non* para la relación jurídico-económica correspondiente.

Consideremos, pues, las situaciones que usualmente podían originar arqueo:

a) Arqueo efectuado para calcular, en función precisamente del tonelaje que arrojará, el sueldo de la nave que embargada servía a la Corona. Debemos recordar que durante este siglo el Estado no contaba con buques propios, al menos en cantidad necesaria, por lo que se recurría con frecuencia al sistema de requisas o embargos; sistema que a la larga resultó desastroso para la iniciativa privada en el tráfico marítimo y la construcción naval.

b) Arqueo para averiguar en forma fehaciente si el tonelaje de un buque era menor del que sucesivamente se había ido señalando como mínimo exigible por las disposiciones legales. Los fiscales debían basar su acusación, en el caso de denuncia por nao de menos porte, en el arqueo que oficialmente se hacía para ello. Al resultado del arqueo solían atender, como es lógico, los jueces oficiales de la Casa para su sentencia.

c) En los contratos de fletamento suscritos entre particulares, como quiera que el acuerdo solía referirse a una embarcación concreta, previamente identificada y conocida por las partes contratantes, éstas indicaban las toneladas que se habrían de cargar, *cinco toneladas más, cinco toneladas menos*, no resultaba esencial fijar el tonelaje del buque en sí mismo. No obstante, podían presentarse dificultades en este punto cuando, en el caso frecuente de coincidir en un mismo navío varios cargadores o fletadores con sus respectivas mercancías, el visitador o inspector de buques mandaba alijarlo, por ir sobrecargado. Se suscitaba, en tal caso, la cuestión de si el naviero o su maestro habían concertado fletamentos por una cuantía superior a la admitida por la nave. En estas situaciones era una valiosa ayuda el aforamiento de las toneladas que había dejado en el año 1536 el licenciado Suárez Carvajal durante su visita a la Casa de Sevilla. Pero, si aun aplicando el aforamiento continuaban las diferencias contractuales de criterio o se iniciaba algún liti-

gio, no había más remedio que acudir a la correspondiente medición y arqueo.

Distinguidas, por tanto, tres de las principales ocasiones que podían motivar arqueo y, fieles a nuestro criterio de ilustrar la materia con ejemplos documentales, expondremos algún arqueo efectuado en Sevilla, Cádiz o Sanlúcar. Pero no sin antes reiterar lo difícil que resultaba su tarea a los *arrumadores* de naos por las causas que señalo, que ciertamente no eran las únicas.

En primer lugar, si bien las unidades empíricas de volumen, como la pipa, eran sobradamente conocidas y de uso habitual, no ocurría lo mismo con las medidas de longitud, como el codo. Los arqueadores, al no disponer, en ocasiones, de un patrón se valían de ingeniosos artificios, por ejemplo, medir el buque utilizando una pica (15), o bien *dos picas muy amarradas* (16) o *con un codo de madera que es dos t<sup>as</sup> de bara* (17).

A veces surgía un nuevo inconveniente al haberse efectuado modificaciones en un buque, como, por ejemplo, añadirle una tercera cubierta. Tal es el caso de los sucesivos arqueos practicados entre los años 1582 y 1587 a un mismo galeón, perteneciente al Marqués de Santa Cruz, para fijar el sueldo de este buque por el tiempo que sirvió como Almiranta (18).

Y todo eso sin contar con la posible picaresca e incluso el ánimo de fraude, asunto éste en el que nos remitimos a lo expuesto por Serrano para el siglo XVII.

Por si fuera poco, en ocasiones *los arqueadores de V. Mgd. que rresiden en Andalucía* arquean tres buques que en el año 1587 fueron embargados en Sanlúcar de Barrameda y *sirbieron en la empresa de Inglaterra*. Las naves se habían arqueado *conforme a las medidas del andaluzía donde estaban embargadas*, y después parece se hicieron otros arqueamientos de las dichas naos *conforme a las medidas y costumbres de Vizcaya* (19).

Es importante advertir que *no hemos encontrado* durante el siglo XVI un método teórico para la medición y arqueo de los buques que pudiera aclararnos el criterio legal, así como la técnica que debía emplear el arqueador. Al no conocer este sistema general hemos tenido que ir elaborando, a través de

---

(15) Por ejemplo: Medición y arqueo de la urca *San Juan*, propiedad de Jacome de Rodas. En Sevilla, a 29 de diciembre de 1558, el factor Francisco Duarte, juez oficial de S. M., hizo medir y arquear dicho navío en su presencia por mano de Francisco Bernal, arrumador, *el cual se valió de una pica*. A. G. I. Sección Contratación, legajo 4.480 (A).

(16) *Dos picas muy amarradas* utiliza, por ejemplo, el arqueador Diego Bernal, los días 18 y 21 de noviembre de 1587, para medir la nao *Ntra. Sra. de la Concepción*, en *Vonzanza* (sic). A. G. I. Contratación, legajo 4.840 (A).

(17) En el paraje del Borrego, del río Guadalquivir, en el año 1593 el arqueador Diego Bernal, vecino de Triana, midió la nao "*Sant Antoyo*" *con un codo de madera, que es dos t<sup>as</sup> de bara, que es la medida e codo con que se an medido y arqueado las naos* (...). A. G. I. Contratación, legajo 4.840 (B).

(18) El Marqués de Santa Cruz, sobre el porte y arqueamiento de su galeón *La Concepción*. A. G. I. Contratación, legajo 4.840 (A).

(19) Pedro de Retama, Tomé Cano, herederos del capitán Nicolás Derrodas, dueños de tres naos, sobre reclamación de los sueldos de estos buques que fueron embargados en Sanlúcar para la Jornada de Inglaterra. A. G. I. Contratación, legajo 4.840 (B).

los numerosos arqueos estudiados, de la praxis marinera y portuaria sevillana, un acuerdo sobre la realización de estos trabajos en la época.

Finalmente, tras una larga búsqueda en el archivo, hemos tenido la fortuna de encontrar la relación que guardaban entre sí ciertas unidades de medida; lineales, como el codo lineal, o de volumen, como la pipa. Todo ello, escrito y declarado previo juramento por el arqueador o *arrumador* de buques, en las mediciones más peliagudas y solemnes, en presencia de las autoridades y cargos competentes. Siendo unidad de volumen esta última (la pipa), sobrada y empíricamente conocida en las estibas, los fletes y el aforo de la época, su utilización y equivalencia nos ayuda a resolver algunos problemas.

Combinando estos datos con las disposiciones contenidas en el aforo de las toneladas que dejara el licenciado Suárez Carvajal durante su visita a Sevilla en los años 1535 y 1536, creemos poder aportar alguna luz sin pretender aún una resolución definitiva.

#### **Alguna muestra de arqueos estudiados. Mediciones y cuenta de las toneladas.**

Vamos a comentar un arqueo, donde se contienen aclaraciones respecto a equivalencias de medidas. Primero nos fijamos en la *carabela grande*, llamada *Los Tres Reyes Magos*, maestre Baltasar Núñez, surta en el puerto de Sevilla. Su arqueo se realiza entre los meses de abril a julio del año 1555. La nave se hallaba embargada para servir a la Armada que habría de zarpar para las Indias llevando como capitán general al ilustre marino Pedro Menéndez de Avilés. Veamos la cronología de la medición (20):

*23 de abril de 1555. Estando la carabela surta en el río de Guadalquivir, en presencia del escribano y de los señores el jurado Alonso bázquez (sic), fiel executor desta ciudad, y el capitán Bartolomé Carreño, parecieron Francisco Bernal, vezino de Sevilla, y Fran Rodríguez Vero, arrumadores, y por mandado de los señores juezes oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla arquearon la dicha carauela en la forma y manera siguiente:*

- *Primeramente midieron los dichos fran Bernal y fran Rodríguez, en presencia de los señores el Capitán Carreño y el jurado Alonso Bázquez el longor por debaxo desde la primera cubierta debaxo y tubo treinta e dos codos e medio...;*
- *tubo de puntal esta cubierta debaxo quatro codos e un palmo que son tres pipas de altor...;*
- *tubo entre las cubiertas de longor, de proa a popa, treinta e quatro codos;*
- *tubo la cubierta debaxo de babor a estribor ocho pipas;*
- *tubo a la manga de babor a estribor diez codos, entraron siete pipas;*
- *tubo de puntal entre las dos cubiertas tres codos, que son dos pipas de altor...*

(20) Admisiones de naos y primeras visitas. A. G. I. Sección Contratación, legajo 4.840.

De la anterior medición, el escribano asistente, da fe, firmada de su nombre. Sin embargo, casi tres meses después, Baltasar Núñez, señor y maestre, con fecha de 10 de julio del mismo año 1555, vuelve a dirigirse a los jueces oficiales de la Casa, recordándoles que aunque la carabela fue medida por los *arrumadores* Francisco Bernal y Francisco Rodríguez Vero, en presencia del jurado Alonso Vázquez y de Bartolomé Carreño, ante Juan González Rincón, escribano de S. M., *el cual (escribano) tiene dada por fe las medidas que se hallaron en la dicha carabela... y porque hasta ahora no se ha hecho la cuenta y multiplicación de las dichas medidas, para que se sepa el porte de dicha carabela... Pido y suplico a Vs. mds. manden que se haga la cuenta por las dichas medidas que están tomadas.*

Presentado el anterior escrito, el mismo día 10 de julio de 1555, los señores jueces mandaron que *los que fueron a arquear la dicha carabela del dho Baltasar Núñez, concluyan la cuenta, e concluida, se provea lo pedido por Baltasar Núñez.*

Y en este día, el escribano de la Casa notificó el auto al capitán Bartolomé Carreño y a los *arrumadores* Bernal y Rodríguez Vero, quienes dos días más tarde, y estando a bordo de la carabela, extienden un acta que creemos interesante transcribir:

Con fecha 12 de julio de 1555:

- *En la cubierta debaxo que tubo treinta e dos codos e medio de longor, entra con treze longores;*
- *tubo de puntal, quatro codos de puntal en esta cubierta debaxo;*
- *tubo de babor a estribor, esta cubierta de abaxo, ocho pipas;*
- *por manera que en esta cubierta de abaxo caben ciento e noventa y cinco pipas;*
- *la cubierta de arriba tubo treinta y quatro codos de longor;*
- *tubo de puntal, esta cubierta de arriba, tres codos que son dos pipas de altura;*
- *tubo la manga de babor a estribor diez codos, que son siete pipas, las quales se le dan, aunque le falta medio codo, porque en la cubierta debaxo le sobra en cada longor un palmo, e no se le a dado ninguna cosa de refación por ello;*
- *por manera que caben en la cubierta de arriba ciento y noventa pipas.*

El cálculo del arqueo, en base a las medidas tomadas, es:

- *por manera que son por todas trezis e ochenta pipas;*
- *quítasela destas (385) el tercio, quedan en dozientas e ciencuenta e seis pipas y media;*
- *... dársele de Refación a veynte y cinco por ciento (de las 265,5), por manera que se le acrecienta por este tercio sesenta e quatro pipas e un tercio...*

— *Por manera que conforme a esta dicha cuenta tiene esta caravela de porte 160 toneladas y media.*

Termina el acta, jurando los arrumadores que han multiplicado la cuenta de las medidas de la carabela bien y fielmente sin hacer agravio a ninguna de las partes, etc.

### **Anotación y comentarios referentes al arqueo expuesto.**

Si nos detenemos en el acta que, con fecha en Sevilla a 12 de julio de 1555, extienden los arrumadores Bernal y Rodríguez Vero, hay un momento en que declaran: *Quedan en 256 pipas y media. Dásele de refacción a 25 % por manera que se le acrecienta por este tercio 64 pipas un tercio.*

Sumando 256 pipas y media con 64 pipas y un tercio, resultan 320,83 pipas.

Si nosotros combinamos el resultado de esta medición (en pipas) con el aforamiento de las toneladas que hizo el licenciado Suárez Carvajal en 1536, en el que se dice: *pipas-dos en una tonelada*, nos sale la misma cuenta o resultado a que llegan estos arrumadores: *conforme a esta dicha cuenta, tiene esta caravela de porte 160 toneladas y media.*

En la medición de este mismo buque hay aclaraciones de los medidores a las que conviene prestar atención:

*En la cubierta debaxo que tubo treinta e dos codos y medio de longor, entra con treze longores.*

Si nosotros dividimos 32,5 codos entre 13 longores, resultan 2,5; o sea, que cada longor de pipa tenía dos codos y medio. Este dato no es baladí, ya que nos hemos molestado en comprobarlo en las numerosísimas mediciones y arqueos que hemos estudiado.

Y antes de continuar comentando el arqueo de la *carabela grande*, cuya medición y cuenta examinamos, digamos algo sobre la estiba de pipas, botas, toneles y barriles en los buques de la época; punto éste indispensable o cuando menos útil, ya que, combinado con los datos que a veces nos ofrece algún *arrumador* durante su trabajo, nos aclara lo concerniente a la medición de los navíos en el siglo que tratamos.

Las pipas, barricas, toneles, etc., se estiban *horizontalmente* y con su eje longitudinal en el sentido de la eslora del buque, de proa a popa. Solamente en alguna excepcional carga sobre cubierta (cubertada), recordemos que la carga en cubierta estaba generalmente prohibida, se cargaban los barriles verticales. Hasta llegar a esta conclusión, que alguno juzgará de perogrullo, hemos tenido que realizar múltiples indagaciones.

Sentado, pues, este hecho, sigamos con el arqueo que estamos comentando. Observamos que en el mismo se contiene *alguna otra aclaración respecto a correspondencia de medidas.*

*Tuvo de puntal esta cubierta de arriba tres codos, que son dos pipas de altura.... Tubo la manga, de babor a estribor, diez codos, que son siete pipas.*





El arqueador nos expresa, por tanto, la correspondencia o relación entre el diámetro de la pipa y la medida lineal del codo.

Incluimos un dibujo, no a escala, que representa el perfil de una nave de la época y, asimismo, su sección por la cuaderna maestra, indicando la estiba de las pipas y toneles; dibujo que acaso sea útil al lector para que a la vista del mismo sigamos el trabajo de los arqueadores.

Tras haber desmenuzado la medición y arqueo de la *carabela grande* "Los Tres Reyes", en 1555, para fijar el sueldo de la citada nave hemos incluido alguna idea relacionada con la estiba de pipas y barriles. Igualmente adjuntamos una tabla con la correspondencia entre ciertas unidades de volumen y medida; relación que hemos obtenido de varias mediciones fidedignas documentadas.

Vamos a detallar seguidamente la medición y arqueo de otra carabela, surta en el puerto de Las Muelas, en Sevilla. El motivo del arqueo en este caso es la denuncia del fiscal, quien sostiene ser la nave de *menos porte*. El trabajo lo efectúan los *arrumadores* Rodríguez Vero y Bernal, en abril de 1555 (21).

*Arquearon e midieron la dicha caravela para saber del porte que es, e por las medidas que se tomaron tiene lo siguiente...* Se detallan las medidas que enseguida transcribimos: *Hecha la quenta por los arqueadores, declaran que la carabela es de porte de ciento e veyntisiete e un dozabo..., pero sin que en el acta precisen esta vez el modo de haber calculado la quenta y tonelaje.*

Copiamos las medidas reflejadas en el acta, y en función de estas medidas haremos el cálculo, utilizando las equivalencias reflejadas en el cuadro adjunto (22).

*Medidas que tomaron los "arrumadores" Francisco Rodríguez Vero y Francisco Bernal. Lunes primero de abril de 1555 a bordo de la carabela "Santa M.ª Nacaren" surta en el puerto de Las Muelas, río de Sevilla (23).*

*Tiene de rroda a rroda debaxo de la cubierta veynte e nueve codos y medio largos..., tiene siete pipas y media debaxo desta dicha cubierta, de babor a estribor..., tiene quatro codos de puntal del plan a la cubierta, antes más que menos.* Estas medidas corresponden a la bodega, o sea, el espacio para carga bajo comprendido entre el plan y la cubierta baja.

El documento continúa: *tiene por cima de la cubierta treynta e dos codos de proa a popa... Tiene de babor a estribor nueve codos e un quarto... Tiene de altor en la primera cubierta dos codos.* Este es el espacio de carga alto, o sea, el comprendido entre la cubierta baja y la cubierta alta. No es propiamente una bodega, sino más bien una especie de *entrepunte de carga*.

---

(21) Esta medición y arqueo está incluida en el *Pleyto* entre el fiscal Mexía, de la Casa, y el maestre Juan de Carmona. Archivo General de Indias. Sección Justicia, legajos 840 y 950.

(22) Esta equivalencia de medidas aparece entre otros documentos del Archivo General de Indias consultados en el legajo 4.840 (A) de la Sección Contratación. El maestre Baltasar Núñez, sobre el arqueo de su nave, embargada para navegar a Indias.

(23) A. G. I. Sección Justicia, legajos 840 y 950. Este *Pleyto* entre el fiscal y el maestre Carmona se contiene en ambos legajos de Justicia. El maestre Carmona fue condenado en multa de doscientos ducados porque *no truxo las medidas para dar el agua y el vino a la gente.*

Hagamos, pues, nosotros el arqueo en base a tales medidas y calculando el volumen en pipas:

- a) Bodega o espacio de carga bajo: 29,5 codos dividido entre 2,5 = 11,80 longores de pipa.  
Manga: siete pipas y media de babor a estribor.  
Puntal: quatro codos, tres pipas aproximadamente.  
Cálculo: siete pipas de manga (son 7,5 en la medición). Tres pipas de altor o puntal.  
Luego:  $7 \times 3 \times 11$  (11,8 longores de pipa en la medición) son 231 pipas.
- b) Espacio alto para carga o *entrepunte de carga*.  
Eslora: 32 codos, dividido entre 2,5 = 12,8 longores de pipa.  
Manga: *Nueve codos e un cuarto* = seis pipas, puesto que tres codos son dos pipas.  
Altura (o puntal): Dos codos = una pipa.  
Cálculo: 6 pipas de manga  $\times$  1 pipa  $\times$  12 longores = 72 pipas en el espacio alto para la carga.

Cálculo total en pipas: Bodega 231 pipas, más 72 pipas de entrepunte, son en total 303 pipas. Sacando la *tercia parte*: 101, y sumando a 101 su 25 %, o sea,  $25,25 = 126,5$  toneladas.

Hay que hacer constar que si en vez de sacar la cuenta del entrepunte multiplicando seis pipas de manga por 12 longores, tomamos 12,8 longores (longores de pipa en ambos casos, naturalmente), obtenemos: 6 pipas por 12,8 longores son 76,8 pipas. Luego: bodega = 231 pipas (como en el caso anterior). Entrepunte = 76,8. Total: 307,8 pipas. Sacando la tercera parte quedan 102,6 más 25,65 = 128,25 toneladas.

## Conclusiones.

Dada la copiosa documentación sobre cuyo análisis hemos basado este trabajo, cuyo detalle llenaría muchas páginas y aunque continuamos investigando la materia, nos parece oportuno proponer al lector las siguientes conclusiones.

Primera.—Coincidimos plenamente con la afirmación de Haring relativa al tamaño *sorprendentemente pequeño* de las naves que, durante los primeros cincuenta años tras el descubrimiento colombino, cruzaban el Atlántico. Y esto, refiriéndonos a los mercados propiamente dichos, o de carga. No digamos nada de los diminutos, valientes y rápidos navíos de aviso o *avisos* que llevaban los *pliegos* o despachos navegando a todo trapo con cualquier tiempo.

Segunda.—El requisito legal de un tamaño mínimo ocasionalmente exigido a los buques en las derrotas transatlánticas era producto de una preocupación lógica por defenderse de los corsarios más que de razones puramente

náuticas. La piratería fue un obstáculo más con el que se enfrentaban los marinos de aquel siglo, suponiendo un serio costo adicional para las navegaciones oceánicas, según dejamos ya expuesto (24).

El ataque contra el tráfico marítimo que une Sevilla con las Indias fue durante muchos lustros, más bien siglos, una conocida y lucrativa actividad dirigida desde La Rochela, Bretaña e Inglaterra, sin tener en cuenta los corsarios berberiscos (25). No resulta, pues, extraño que al nacer y generalizarse tan reprobable práctica, la Corona fuese legislando por razones defensivas sobre el armamento y tamaño mínimo de las naves que cruzaban el Atlántico.

Tercera.—Reseñadas las tres principales causas que podían ocasionar la medición y subsiguiente arqueo de los buques, nos mencionan como lo hace asimismo con toda precisión Serrano, si bien se refiere especialmente al siglo XVII, lo siguiente:

En todos los casos de medición y arqueo examinados se obtiene la impresión de que tal actividad y tales trabajos se practicaban con una razonable honradez y garantía. Serrano dice: *resulta paradójico que mientras nadie se ceñía a las ordenanzas en lo tocante a las medidas, se cumplía a pie juntillas todo lo que se refería a la manera de arquear* (26). Afirmación demostrativa de que incluso en el período que él contempla (1650-1700) tan distinto al que nosotros estudiamos, se llevaba con toda seriedad la medición y arqueo.

Cuarta.—Prácticamente la casi totalidad de las mediciones y arqueos, cuya documentación hemos estudiado, *se basan en averiguar el número de pipas (debidamente estibadas) que caben en los espacios para carga del correspondiente buque*. Con ese fin, el arqueador comienza por medir *el longor*, es decir, la distancia o longitud que haya entre la roda, por su parte inferior, y la cara de proa del codaste. El resultado de esta medición lineal, en codos, le sirve dividiendo el número de codos por 2,5 para averiguar la cantidad de pipas que caben en hilera, estibadas longitudinalmente en el sentido de la eslora, en la bodega o entrepuente. Y así, por ejemplo, al medir la *carabela grande "Los Tres Reyes"*, operación que ya hemos expuesto con detalle, se dice: *treyn ta e dos codos e medio de longor, entra con treze longores* (de pipa) (27).

Al medir la manga interior de la bodega sabrá el número de pipas que, estibadas horizontalmente sobre el plan o suelo de la bodega o entrepuente, paralelas entre sí y orientadas en el sentido de la eslora, caben en la primera tongada correspondiente a una superficie de un *longor de pipa*, o sea, el largo de una pipa, por la anchura o manga interior del buque. Por tanto, para saber

---

(24) Puede verse de Trueba, Eduardo, el artículo en *Revista de Historia Naval*, número 3.

(25) Se incluye alguna bibliografía: Gómez del Campillo, Ruméu de Armas, Juárez, etc., en el artículo arriba citado.

(26) Serrano Mangas, Fernando: *Los Galeones de la Carrera de Indias (1650-1700)*. Sevilla, 1985. Prólogo del profesor Navarro García, pág. 58.

(27) El maestre Baltasar Núñez, sobre el arqueo de su nao. Archivo General de Indias. Contratación, legajo 4.840 (A).

el número de pipas que caben en la manga, dividirá dicha manga interior, en codos, por el diámetro de una pipa (28).

### Resumen.

Según adelantábamos al principio de estas páginas, en la construcción naval en España se produce una clara evolución durante el tránsito entre los siglos XVI al XVII. Es precisamente durante el primer tercio de este último cuando se legisla reiteradamente sobre escantillones, medidas y arqueo de los navíos. En ese momento, y respecto al arqueo, *el legislador hace tabla rasa de toda la práctica vigente hasta tal fecha*, derogando expresamente lo legislado o lo que se realizaba por costumbre.

Al promulgar una derogación tan expresa (en los años 1613 y 1614), el Rey Felipe III dice: *Por quanto haviendo considerado los inconvenientes y la forma y reglas con que hasta aquí se han arqueado y medido los navíos..., por no ser fundados en la verdadera ciencia y facultad... Visto en el nuestro Consejo de Guerra y con Nos consultado hemos resuelto derogar (como por la presente derogamos y anulamos) las reglas y ordenanzas que cerca de esto se han usado* (29). Se manda que en adelante se midan y arqueen los navíos con arreglo a unas reglas un tanto complicadas.

Lo cierto es que si el intervencionismo estatal en tiempo de Felipe II había resultado a la larga desastroso para la navegación y construcción naval, no parece que sus sucesores mejoraran el panorama. Panorama que, tal como lo describe Serrano para el siglo XVII, confirma nuestro aserto (30).

Se obtiene la impresión de que, a pesar de lo que digan las *Exposiciones de motivos* que preceden a la legislación derogada que citamos, las costumbres del siglo XVI respecto a medición y arqueo, en términos generales, funcionaron sin originar excesivas incidencias.

### Precisiones de léxico. Algún vocabulario.

Los vocablos y locuciones que a continuación se anotan los hemos cotejado, en general, con el *Diccionario de la Real Academia* o, a veces, la *Enciclopedia General del Mar*. Y como sea que alguna de estas palabras y expresiones tienen siempre, en sentido náutico, más de una acepción, incluimos los significados más acordes con la materia que tratamos (31).

---

(28) La relación entre el diámetro de una pipa y el codo puede verse en la siguiente declaración de un arqueador: *Tbo la manga de babor a estribor diez codos, entraron siete pipas*. Se trata del mismo arqueo citado en la nota previa.

(29) Recopilación de las Leyes de Indias. Año 1861. Tomo cuarto, libro IX, título XXVIII, Ley XXV.

(30) Serrano Mangas, Fernando: *Ibidem*.

(31) Aunque he sido siempre muy aficionado a la Filología, en general, así como a las lenguas clásicas, soy consciente de mis muchas lagunas al respecto. Confío en la benévola actitud de los especialistas.

*Longor:*

- a) Hay una acepción que consiste en el resultado de medir el largo o longitud de algo: largura, eslora. Así, por ejemplo: *El buque tuvo de longor, de rroda a rroda... 30 codos.*
- b) *Longor de pipa.*—Al ser la pipa un envase de volumen y dimensiones sobradamente conocidas en la época, nada tiene de extraño que los arqueadores de nao utilizasen estos datos a guisa de baremo, unidad de medida o clara referencia. Si imaginásemos que la pipa es un cilindro, entonces la generatriz y también el eje del cilindro serían *un longor de pipa.*

*Rumbo.*

- a) Dirección considerada o trazada en el plano del horizonte, y propiamente cualquiera de las comprendidas en la rosa náutica. Diccionario de la Real Academia. Decimonovena edición, 1970.
- b) Angulo formado con la dirección de la proa con el meridiano, que recibe los nombres de rumbo *verdadero*, *magnético* o *de aguja*, según el meridiano a que se refiera. Enciclopedia General del Mar.
- c) Rumbo, en el sentido de agujero, perforación, boquete, que se produce en el forro de algún buque. *Abertura que se hace artificialmente en el casco de la nave.* Diccionario de la Real Academia. Edición de 1970.
- d) Veamos ahora, *relacionado con la medición y arqueo* del siglo que tratamos, el significado de la expresión *rumbo de longor de pipa* (32):

— *entraron (los arqueadores) abaxo de la primera cubierta e medieron el dicho navío con un cordel de roda a roda, e hallaron que tenía onze rumbos de longor de pipa e hallaron tener tres pipas de altura (de puntal) llevaba diez e nueve pipas en el primer rumbo: en los dichos once longores cabían dozientas e nueve pipas.*

A la vista de ésta y otras muchas mediciones similares parece claro que la locución *rumbo de longor de pipa* designa o define *un espacio o volumen* dentro de la bodega de la nave, cuyas dimensiones son:

- a) *A lo largo*, en el sentido de la eslora del buque, cabe una pipa. Por tanto, el *rumbo de longor de pipa* tiene un largo o longitud de un longor de pipa.
- b) *A lo ancho*, en el sentido de la manga del buque, van las pipas, estibadas paralelamente entre sí y paralelas igualmente al plano longitudinal-

---

(32) *Entraron abaxo de la primera cubierta e midieron el navío con un cordel de Roda a Roda e hallaron que tenía onze rumbos de longor de pipa, e hallaron tener tres pipas de altura... llevaba diecinueve pipas en el primer rumbo...* Arqueo del navío *Los Remedios*. Maestre Domingo de Gaya. A. G. I. Justicia, legajo 949. Abundan ejemplos como éste.

nal del buque, que quepan entre banda y banda dentro de cada bodega o entrepuente.

Se comprende fácilmente que una tongada de pipas o barriles raramente ocupa el espacio justo de la bodega o entrepuente, los arqueadores, con buen sentido, hacen manifestaciones como la que sigue:

— *tubo la manga de babor a estribor diez codos, que son siete pipas, las cuales se le dan aunque le falta medio codo, porque en la cubierta debaxo le sobra en cada longor un palmo, e no se le ha dado ninguna cosa de refación por ello.* Se trata de la carabela *Los Tres Reyes*.

c) *A lo alto*, en sentido vertical, es decir, una tongada de pipas sobre otra, cabrán las que admita el puntal o altura de la bodega o entrepuente. Y en este sentido recordemos igualmente las equivalencias que en la práctica utilizan los *arrumadores*. Puntal del entrepuente: *tres codos, que son dos pipas de altura*. Puntal de la bodega: *cuatro codos e un palmo, que son tres pipas*.

Podemos, por tanto, definir la expresión *rumbo de pipa* e igualmente *rumbo de longor de pipa* como: *La sección de bodega contenida entre el plan de la cubierta y ambas bandas, limitada por dos mamparos ideales distantes entre sí el largo de una pipa*.

#### *Tonel.*

(Del prov. o cat. *tonell* y éste del celt. *tünna*). Medida antigua para el arqueo de las embarcaciones, equivalente a cinco sextos de tonelada. Diccionario de la Real Academia. Vigésima edición, año 1984. Tomo II, pág. 1.319.

#### *Tonelada.*

Medida antigua para el arqueo de las embarcaciones, igual al volumen del sitio necesario para acomodar dos toneles de veintisiete arrobas y media de agua cada uno, es decir, ocho codos cúbicos de ribera. Diccionario de la Real Academia. Vigésima edición, año 1984.

#### *Codo.*

En la Recopilación de Leyes de Indias, del año 1681, se establece: *El codo ha de tener dos tercias de vara castellana, y más un treinta y dosavo de las mismas dos tercias*. (Tomo cuarto. Libro IX. Título XXVIII, 3). Esta longitud de codo, definida legalmente así en los años 1613 y 1614, coincide prácticamente con la medida de este nombre que utilizan y declaran los arqueadores del siglo XVI ya mencionados.

E. TRUEBA

### *Palmo.*

En el *aforamiento de las toneladas* que dejara el licenciado Suárez Carvajal durante su visita a la Casa de Sevilla, se dice: ... *e que los palmos destas caxas ... sean de quatro en vara.*

### *Vara castellana.*

En la *Revista de Historia Naval*, número 16, año 1987, se contiene un documento con la comunicación al Marqués de la Ensenada de la Real Orden por la que se declara reglamentaria la vara castellana. La vara castellana es una medida de longitud, dividida en tres partes o cuatro palmos, equivalente a 835,9 mm. Era la medida reglamentaria en la construcción naval del siglo XVIII. La Real Orden es de 14 de julio de 1750.

### *Tonel macho. Relación entre tonel macho y tonelada.*

En el arqueo de la carabela *San Juan*, 1547, que se realiza porque el fiscal pretende que es una nave de menos porte, Francisco Recabero y Hernán Doblas (o Hernando Blas) dice que la carabela no es de ochenta toneladas, *por la diferencia que hay de toneles a toneladas que es de 20 %, los que se añaden a los toneles, de manera que han de ser de más de 95 toneladas.*

En el arqueo de la carabela *Jesús* (maestre Diego de Torres), los arrumadores Vero y Hernán Doblas dicen que el porte es de 68 toneles machos y *con la refación que se les da, 20 %, se le añaden 12 toneladas, de manera que es de porte de ochenta toneladas.* Ambas mediciones se contiene en el A. G. I. Justicia, legajo 830.

### *Pipas, botas y toneles. Tinajuelas y votijas.*

El importante papel desempeñado por los envases de ese tipo en el arqueo, aforo, estiba, fletes y, en general, en todo el tráfico marítimo con Indias, merece que hagamos algún breve comentario al respecto.

Ya desde la antigüedad, los navegantes debieron probar variados recipientes y sistemas para el transporte de líquidos y grano. Igualmente, para la conservación y estiba de carnes saladas, frutos secos y ciertos pescados preparados. Los fenicios y los griegos no tardaron en observar que las vasijas de barro, pese a su fragilidad, resultaban recipientes ideales para el transporte de aceite, vino y grano. La moderna arqueología submarina ha podido comprobar el magnífico estado que después de dos mil años presentan las ánforas, cántaros y otros recipientes de cerámica.

La importante industria cerámica de Sevilla durante el siglo XVI necesitaba mucho barro. Y como quiera que los *barreros* o alfareros lo sacaban en

grandes cantidades de Tablada, llegaron incluso a producirse disminuciones de calado, por aterramiento, en la zona portuaria, por lo que hubo pugna entre los alfareros y los intereses de la navegación. Sobre este tema nos remitimos al completísimo trabajo del profesor Navarro García (33).

En cuanto a la tonelería, el profesor Morales Padrón expone que, junto al Arsenal, en la Carretería se situaron los toneleros, dando nombre a un barrio consagrado a la fabricación de envases para los que muy pronto escasearía la materia prima; hacia final de siglo, las maderas apropiadas como el robleal de Constantina habían ya desaparecido, y consta que tuvieron que importarse en grandes partidas (34).

Tenía, pues, Sevilla industria más que suficiente para fabricar recipientes de cerámica y madera para el comercio exportador de los vinos y aceites hacia América. No olvidemos que aparte de los respectivos cargamentos *líquidos*, cada buque debía llevar, según estaba legislado, ciertas cantidades de agua, vino y víveres, entre éstos aceite, para dar a bordo las raciones por persona y día especificadas por la Ley. Los maestros debían tener a bordo medidas de palo o cobre selladas por los almotacenes de Sevilla, para dar el agua y vino.

Existían igualmente ciertos requisitos legales para *el almacenamiento del agua y vino a bordo* (Ordenanzas Reales del año 1552, impresas en 1553, apartado 145): ... *maestre del navío, por lo menos cargue las dos terceras partes del agua que le fuere necesaria, en pipas bien adereçadas que no ayan tenido vino; y la otra tercia parte pueda cargar en botijas*. Por cierto, en otro apartado de estas mismas ordenanzas se ordena *sobre a mesa de guarnición no se carguen botas de vino ni de agua ni de otra cosa alguna*. Se permitía cargar en dicho sitio *sólo tinajuelas de agua*.

## Reflexión.

No eran numerosos los medios técnicos a disposición del navegante durante el siglo XVI. No contaba a bordo con un cronómetro fiable, ya que aún no había nacido en York el hombre, Harrison, que dejaría solventado aquel problema (35).

En naves increíblemente diminutas, aquellos hombres de mar aguantaron la cellisca helada en los portillos magallánicos.

Manejando escandallo y sondaleza entre arrecifes coralinos, remolcando el buque a remo con la lancha o el batel durante calmas sofocantes; empopados con trinquete de correr ante mares montañosas. En los más inhóspitos parajes se tomaba la altura del Sol, ante escribano, asentando la reciente sin-

(33) Navarro García, Luis: *El puerto de Sevilla a fin del XVI*. Archivo Hispalense. Sevilla, 1966.

(34) Morales Padrón, Francisco: *La ciudad del Quinientos*. Segunda edición, Sevilla, 1976, págs. 146-147.

(35) Pueden verse, respecto a este tema, las siguientes obras: García Franco, Salvador: *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*. Mason, David: *Mr. Harrison's Chronometer*. British Hist. Illus, 1977.

E. TRUEBA

gladura. Para que en la distante Casa de Sevilla, y con los datos remitidos a ella, el piloto mayor y los cosmógrafos elaborasen un nuevo derrotero y una carta de la inmensa *geografía imposible* (36), cuyo misterio cesó a fuerza de exploraciones y viajes.

---

(36) Esta feliz, precisa y acertada locución la debemos al profesor Morales Padrón.

Caxas de orbo palmos de largo y tres de  
 ancho y tres en ancho de ferros de tonelada  
 y caxas de sesete palmos y de medio de ancho  
 y de medio de ancho cada caxa media to-  
 nelada

Caxas de sesete palmos de largo y de  
 ancho y de ancho quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos y medio de  
 ancho y de ancho y de ancho una  
 tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Caxas de cinco palmos de ancho y de ancho  
 quatro una tonelada

Tonela de Esica de quatro serhos en sequ.  
 quatro en una tonelada y medio quatro  
 Erbo  
 quatro Ermoses de los que trahen de sembo  
 de muga llenas de. toneladas  
 plateriles y quinos de az. y una de t. aff  
 almises quaranta una tonelada y de  
 los que se usen mas o menos al re. ped  
 botijas de vinagre en botijas de arroba y  
 media arroba llenas de vinagre en sem  
 bra. con quatro y s. y s. arrobas una to  
 nelada  
 porbenta a fobas de once de embotijas de  
 a fobas y medio arrobas. y quenta  
 una tonelada  
 botijas de las que lleuan al peru barias  
 de arroba y quenta con quenta. e una to  
 nelada e si fueren llenas quaranta  
 Si es sin agujeros o menores de resaca  
 de arroba de mell de y ombre trezientas y  
 con quenta una tonelada  
 de calesallos diez baxos una tonelada  
 de calesallos de y adillo cento  
 e de ynte vasos una tonelada  
 de calesallos con quenta vasos una to  
 nelada  
 de calesallos de y cento una tonelada  
 de calesallos de y ciento una tonelada  
 de calesallos de y quatro cento  
 una tonelada  
 de calesallos de y cinco y cinquenta  
 una tonelada



Perovicos de acaia palmos Eudo pleytas  
 Finaldo con y puzen tonela de  
 p queros de baia de tiza de veinte de  
 Vna tonela de  
 p xabon bloma on gona diez y ocho quin  
 tales Vna tonela de  
 p canas de se gya de lino en lino  
 quatro de hies a tiza de baia de lleno

de canas de sea quatro palmos de alto  
 de tiza de hies a tiza de baia de lleno de  
 mercaderias de tiza de baia de lleno  
 mayores o menores al respeto

Follos de xoga de ciento y diez fus  
 de baia de veinte de tiza de baia de  
 gona de tiza de baia de lleno

de bolas de papel de tiza de baia de lleno  
 de sessenta de tiza de baia de lleno  
 de las bolas que se puzen de hies de  
 de tiza de baia de lleno de tiza de baia de lleno  
 de tiza de baia de lleno de tiza de baia de lleno

de tiza de baia de lleno de tiza de baia de lleno  
 de tiza de baia de lleno de tiza de baia de lleno

de tiza de baia de lleno de tiza de baia de lleno  
 de tiza de baia de lleno de tiza de baia de lleno

Y enbordenamos y mmsamos que  
da qm adlonre En el aforamiento  
de las toneladas que on de llevar las naus  
se haga en la manera siguiente  
pbotas cinco en cada tonelada  
ppias de embna tonelada  
para de nueve palmos de largo e q  
de omha y tres de alto tres quinos de  
de rebida y que los palmos de fite  
oxas y de las otras que se usso seron  
de lora de com de quatro en  
vna

Este «aforamiento» de las toneladas, que se incluye íntegro dentro de este Apéndice, se encuentra en el Archivo General de Indias, en la Sección Justicia (Legajo 944).



# PARROQUIA CASTRENSE DE CARTAGENA

Juan SOLER CANTO  
Teniente Coronel Médico

Las atenciones religiosas del estamento militar en Cartagena han sido siempre independientes de la atención diocesana, porque, aunque la ciudad de Cartagena conserva la titularidad de un obispado que data del desembarco del apóstol Santiago y de su discípulo San Basilio, lo cierto es que desde su restauración por Fernando III poca atención espiritual dedicaron sus obispos a la población cartagenera. Hubo una época en que la única parroquia que quedó en la ciudad, después del traslado de la sede a Murcia, no disponía de los recursos mínimos para subsistir y hasta se llegó en 1549 a cobrar un real por recibir la sagrada comunión.

Con estas perspectivas, es natural que los militares tuviesen un clero propio y con mayor razón los marinos, ya que la movilidad de la fuerza embarcada requería que el sacerdote siguiese a la Flota en sus desplazamientos. El clero castrense en Cartagena está estrechamente ligado a la Marina, puesto que la tropa terrestre, o bien era expedicionaria y sólo acudía al puerto de Cartagena para embarcar con destino a ultramar, o bien constituía la guarnición, que paradójicamente solía ser bastante escasa. Tan escasa, que la mayoría de las veces estaba reducida a la Ciudadela, a la que correspondía la conservación y la defensa de las murallas del recinto exterior; para ello tenía organizada la movilización permanente o eventual de una milicia de vecinos, de cuyo servicio estaban exentos los hijosdalgos, por lo que era tan importante el ser considerado como tal.

Por supuesto, no todos los barcos tenían capellán, y las misiones de éste no se reducían a la atención del marinero de maniobra o de la tropa embarcada. Prácticamente estas dos colectividades eran las que menos ligadas estaban a su capellán, pues eran gentes de leva y aluvión que se jactaban de descreimiento y vivían de la bravata. La función del capellán radicaba más bien en la atención a los mandos embarcados, a los pasajeros y, sobre todo, al cuidado espiritual de los forzados de galeras y la conversión de los esclavos musulmanes.

La soldada de estos capellanes se libraba por el Rey y también era cuenta de la Hacienda la dotación de los ornamentos, vasos sagrados y altar portátil que llevaban a bordo; aunque no estaba permitido celebrar allí el Santo Sacrificio, por temor a que el balanceo vertiese el cáliz o el viento arrebatase la hostia. Por ello, para que las tripulaciones pudiesen oír misa se solía alzar un altar en la playa (fue famosa la celebrada en una playa de Calabria para toda la flota de D. Juan de Austria camino de Lepanto), para lo que llevaban a bordo los elementos necesarios como se puede ver en la relación detallada de ornamentos que había en la galera *San José* el 1 de noviembre de 1679.

También para obviar este inconveniente y conservar la asamblea cristiana para la conmemoración religiosa se autorizó la *misa seca* o náutica, llamada así porque se celebraba el ritual completo, pero no se efectuaba la consagración. A una de éstas asistió Genebrand en Turín en 1587, y a ella se refiere el cardenal Bona en su obra *De rebus litúrgicis*.

En los muelles de los puertos, que servían de base y estación a las galeras de España, se edificaban capillas, generalmente pequeñas, que se utilizaban para celebrar las misas cerca del mar y que pudiesen ser seguidas por las dotaciones. En Cartagena estaba cerca de la bocana del Arsenal, en una explanada en la que luego estuvieron los talleres de jarcias y el de torpedos.

Para sostenerla y poder celebrar servicios religiosos estaba establecido que los gastos se cubriesen con ingresos que provenían de cuatro fuentes principalmente:

- 1.º De las mermas que se detraían de las raciones de forzados y esclavos.
- 2.º De las limosnas que se recogían entre las gentes de galeras.
- 3.º De las colectas que se efectuaban en los puertos en que se hacía escala.
- 4.º De las multas impuestas.

Una de las modalidades de esta fecunda práctica de las obras de misericordia fue la labor que efectuaba la Cofradía de la Caridad de Sevilla, uno de cuyos hermanos, el soldado de Infantería de Marina Francisco García Rolán, embarcado en la galera *San Miguel* con base en Cartagena, se reunió con otros camaradas suyos en 1693 y recogía limosnas para comprar mortaja y ataúd con que enterrar a los forzados de galeras cuyos cadáveres reclamaban, y haciéndose cargo de ellos los depositaban en la ermita de *La Guía*, que estaba situada en el muelle junto al embarcadero, por fuera de las puertas de las murallas de la ciudad. Años después, en 1696, la colecta sirvió para fundar el Santo Hospital de la Caridad de Cartagena.

La ermita de *La Guía*, marinera, pero de la ciudad, era distinta de la ermita de *Galeras*, erigida dentro del recinto militar, que casi podría considerarse como la precursora de la parroquia castrense. Pero esta capilla tuvo una vida efímera a causa de una Real Orden de 8 de febrero de 1746, que disponía que no se impondría pena alguna al presidiario o al esclavo moro que se escapase y se acogiese a *sagrado*.

Los trabajos de construcción del Arsenal eran tan duros y fatigosos, sobre todo la extracción de fango, las excavaciones y el picar bombas de desagüe, que los forzados preferían ser encerrados en los calabozos más tétricos y hasta sufrir la muerte a seguir en la tira del grillete. Por ello, al no poder evadirse se acogían siempre que podían a la *ermita de Galerás*. Era tan reiterada la situación y tantos los fugados que quedaban impunes por haberse refugiado en esta capilla, que el bailío Juan de Arriaga, secretario de Marina, realizó consultas al vicario general de Mar y Tierra sobre el procedimiento adecuado para que aquellos lugares dejasen de ser sagrados; la contestación fue que se

profanasen. Este auto fue firmado el 9 de enero de 1772 por el doctor José Pérez, arcediano de Chinchilla, dignidad y canónigo de la Santa Iglesia Catedral de Cartagena y vicario general de los Reales Ejércitos de Mar y Tierra en todo ese obispado.

Como consecuencia de este dictamen, el 22 de enero de 1772 una comisión compuesta por el presbítero José Peralta; Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, comisario ordenador de Marina; Agustín Carlos-Roca, escribano; José Paxares; notario público apostólico, y el alguacil mayor de Marina Pedro Berenguer, se personaron en la *ermita de Galeras*, donde unos obreros arrancaron las ventanas y destrozaron el pavimento, con lo que pudieron levantar acta de su profanación. Seguidamente se dirigieron al antiguo cementerio, ya ocupado por arcos para la fabricación de la muralla que cercaba el arsenal, y hollándolo lo declararon profanado al igual que la ermita, fijando en ambos un edicto para hacerlo constar, advirtiendo claramente que aquellos lugares ya no serían sagrados ni servirían de cobijo a ninguna persona que por algún delito se acogiera a ellos.

Todo ello se mandó decir en las galeras reales, en el cuartel de presidiarios, en el albergue de los esclavos y por todo el recinto del arsenal, por medio de un pregonero acompañado de un tambor y una escolta de Marina.

Desapareció con ello el fuero sagrado, pero también con él aquel conato de parroquia castrense que estaba en el arsenal.

En 1680 ya había un capellán en cada una de las galeras, y así consta en la instrucción que el 3 de enero de 1680 dio el Marqués de Santa Cruz, capitán general de las galeras de España, a Fernando Fan, capellán mayor de las mismas, para que la cumpliera y la hiciera cumplir a todos los capellanes sujetos a su jurisdicción. En ella se disponía *que todos los domingos del año fueran obligados los capellanes de las galeras "Capitana", "Patrona" y las demás a que fuera cada uno a la suya, y haciendo la señal con la campana con que se ejecutaba el "Ave María" congregara a toda la gente de Mar y Guerra que se hallase en ella, y en particular a "la Chusma", y ejecutando el empleo de cura de almas explicara después de la misa el punto o artículo de la doctrina cristiana que le pareciere, por espacio de una hora, poco más o menos, haciéndoles memoria de las oraciones y artículos que están obligados a saber, para que por este medio se librase la gente de los horrores e ignominias en que la falta de doctrina les tenía.*

Agregaba que *como muchas veces se había experimentado haber en las galeras enfermos con evidente riesgo de la vida y con peligro de morir sin los sacramentos de la Penitencia, Eucaristía y Extremaunción, por falta de no estar pronto el capellán o descuido en llamarle, ordenaba que todos los días tuvieran obligación dichos capellanes de visitar cada uno su galera para saber qué enfermos había de peligro, visitándolos y ejecutando con ellos los actos de cristiandad que más les facilitasen el buen morir, como esperaba del celo y capacidad de los referidos capellanes; imponiéndoles también la obligación de que tan pronto como entendiera cualquiera de los capellanes, por sí o por el protomédico, cirujano mayor, barbero o cualquier persona, que había en su*

*galera enfermo de cuidado, le fuera a asistir hasta que expirase, obligación que se hacía también extensiva al capellán del Hospital (que por aquella época sería el de Galeras), a fin de que ejecutara lo mismo, asistiendo también por su parte a los enfermos y demás residentes en él.*

Estas instrucciones debían constituir una reglamentación permanente de las actividades de los párrocos castrenses, puesto que en los mismos términos fueron ratificadas en 1722, cuarenta y dos años más tarde, por José de los Ríos y Córdoba.

Que la *ermita de Galeras* no era suficiente para las atenciones religiosas castrenses lo prueba el constante esfuerzo de la Marina por proyectar una iglesia militar que pudiera servir de parroquia; de estos proyectos se conserva la que en el plano del nuevo arsenal, del Marqués de la Victoria, del 7 de agosto de 1749 figuraba cerca de la puerta principal, que en el proyecto primitivo se abría en lo que hoy es el ángulo noreste de la tapia, al final de la calle Real, cerca del puente de la Rambla. Allí y en una glorieta se erigía la iglesia con dos torres, flanqueada a un lado por la casa de los capellanes y a otro por la botica.

Esta iglesia no se llegó a construir; durante algunos años se habilitó un garitón para oficiar la Santa Misa, para lo cual los domingos y días festivos se colocaba allí un altar movable.

Aunque no había iglesia, sí vicario castrense, como se deduce de la noticia del 2 de agosto de 1751 en que debía ser pasado por las armas el soldado de Marina Manuel Manzanares por el delito de desertión. Esa mañana, cuando se encontraba en capilla, la ejecución fue suspendida por haber sido reclamado por el vicario eclesiástico castrense de la ciudad, que acudió al gobernador militar de la plaza Juan José de Palafox, el cual comenzó a instruir procedimiento contra el comandante general del Departamento Francisco de Liaño, impidiendo así que se cumpliera la sentencia. Elevado el proceso a la resolución de S. M. se aplicó al reo la inmunidad eclesiástica local por Real Orden de 23 de septiembre siguiente, con lo cual fue puesto en libertad y volvió al servicio de Batallones.

Hay que distinguir, pues, entre la jurisdicción castrense, los servicios de parroquia (bautizos, casamientos, honras fúnebres, etc.) y los servicios religiosos de las dotaciones afectas al arsenal. En este aspecto continuaba la provisionalidad, y durante algún tiempo se dijo la misa en el tinglado del Cuerpo de Guardia hasta que en 1790, con pretexto de ciertas profanaciones de la Sagrada Forma ocurridas al capellán de la Armada José de Lescure, éste elevó un escrito al comandante general del arsenal pidiendo que se adoptase alguna providencia para poder celebrar la misa en lugar resguardado del viento, por lo que la junta del Departamento adoptó el acuerdo de construir una capilla portátil que se presupuestó en 5.456 reales de vellón. Una Real Orden del 2 de junio de 1790 autorizó la construcción de dicha capilla que se utilizó hasta que se levantó la actual, en el ángulo sureste de la plaza de Armas, en los años 1908-1909. Fue puesta bajo la advocación de la Virgen del Carmen, ya patrona de la Marina.

Entretanto, los servicios parroquiales andaban de prestado y errantes. El día 1 de enero de 1769 quedó establecida en Cartagena la parroquia castrense de San Fernando, bajo la advocación de este santo rey militar, en la iglesia de la Merced. Antes de su apertura se administró el primer bautismo a Josefa Bernarda, Encina y Chambo, hija de José de la Encina, maestre y contador de la Armada del jabeque de guerra *Catalán*, a la que impuso el sacramento el capellán de número de la Real Armada José Peralta el 31 de enero de 1765 en la iglesia de Santa María. El primer matrimonio se celebró el 29 de junio de 1774 entre José Gutiérrez de Rubalcava, caballero de la Orden de Montesa, y María Teresa de Medina y Rojas.

Más tarde, entre las inscripciones del libro de partidas de bautismo figura la de la Serenísima Señora Infanta Luisa Carlota, hija legítima de Luis I de Borbón-Parma y de María Luisa de Borbón, reyes de Etruria, que nació a las diez horas y veinticinco minutos de la mañana del día 2 de octubre de 1802 a bordo del navío de S. M. Católica *Reina Luisa*, en el puerto de Cartagena, y cuyo bautizo tuvo lugar el mismo día, por lo cual fue cartagenera dicha Infanta, según consta en el folio 94 del libro 1.º de la referida parroquia castrense. Los abuelos paternos de la neófita eran Fernando de Borbón y María Amalia de Lorena, Duques de Parma, y los maternos, Carlos IV de Borbón y María Luisa de Lorena, Reyes de España.

Tres circunstancias determinaron la provisionalidad de la parroquia castrense. En primer lugar, la pobreza de la Marina, que no podía construir una iglesia propia (en aquellos tiempos en que la mano de obra era gratuita); en segundo, que los capellanes de la Armada que ostentaban la condición de párrocos aposentaban su sede en la capilla que más facilidades diese a sus actividades, por amistad con los titulares o por poder celebrar su misa diaria o quizá por haber allí local donde acudir a su tertulia; en tercero, se nota que en todos los sitios surgían pronto los recelos y los conflictos de jurisdicción que obligaban a cambiar la sede. Estos culminaron en los incidentes del funeral del capitán general, en el que el cura ecónomo Bernardino Rolandi presentó un ultimátum a los militares, lo que determinó el divorcio entre las jurisdicciones diocesana y castrense. Copiamos estas vicisitudes del libro de José Mediavilla *Las aguas de la Región Murciana*, tomo III, páginas 268 a 279.

Vemos, pues, siguiendo este texto, que la parroquia castrense ha radicado sucesivamente en las siguientes sedes:

- 1765.—Iglesia de Santa María la Vieja.
- 1769.—Iglesia del convento de la Merced.
- 1801.—Iglesia de Santa María de Gracia.
- 1813.—Se propone la capilla del Hospital de la Caridad.
- 1813.—Iglesia del convento de Padres Dominicos.
- 1817.—Se propone la capilla del antiguo Hospital del Rey.
- 1817.—Se propone la ermita de San Roque.
- 1818.—Iglesia del convento de la Merced.
- 1821.—Iglesia del convento de Padres Franciscanos.

- 1822.—Iglesia del convento de la Merced.  
1823.—Jurisdicción castrense suprimida.  
1824.—Ocupación francesa (3-XI-1823).  
1834.—Iglesia de Santa María de Gracia.  
1835.—Real Decreto de 25-VII-1835.—*Se suprimirán los conventos de las órdenes y congregaciones religiosas y se ocuparán sus bienes.*  
La iglesia de Santo Domingo es desamortizada y pasa al Estado.  
Es cedida a la Diócesis de Cartagena para su uso.  
1836.—Ley del 16-I-1836. Se declaran bienes nacionales los bienes de los Regulares, y se autoriza su exclaustación.  
1851.—Ley concordada (por Concordato) de 16-III-1851. Deroga las leyes desamortizadoras.  
1860.—Se deroga la ley.  
1864.—Real Orden estableciendo funciones castrenses de la iglesia de Santo Domingo.  
1865.—El 21 de junio acta de entrega de Santo Domingo por el obispado a la jurisdicción castrense.  
1868.—Revolución política.  
1870.—La iglesia de Santo Domingo se declara parroquia por orden del Regente.  
1875.—El 21 de julio la Marina se hace cargo de la iglesia de Santo Domingo.  
1881.—Se clausura la iglesia de Santo Domingo por estado ruinoso.  
1882.—El 7 de enero se entrega a la jurisdicción ordinaria.  
1882.—El 27 de julio se devuelve a la jurisdicción castrense.  
1885.—Ley de 4-IV-1885 de nueva desamortización.  
1933.—El gobierno de la República suprime la jurisdicción castrense y ésta entrega la iglesia de Santo Domingo a la jurisdicción ordinaria.  
1936.—Es asaltada la iglesia de Santo Domingo y convertida en almacenes de Intendencia.  
1939.—La iglesia de Santo Domingo es cedida en depósito al obispado para parroquia de Santa María de Gracia.  
1952.—El obispado desocupa la iglesia de Santo Domingo.  
1958.—Se devuelve por el obispado a la jurisdicción castrense.  
1971.—Se cierra por ruina y se reconstruye y decora.  
1976.—Se abre de nuevo al culto como parroquia castrense.

En Cartagena convivían frecuentemente la jurisdicción ordinaria y la castrense, generalmente en una coexistencia pacífica y mutua ayuda; así vemos que después de los incidentes de 1813, el mismo cura, Bernardino Rolandi, que se negó a administrar los sacramentos a personal castrense, el 3 de junio de 1821 bendice la bandera del primer batallón de la milicia nacional en Cartagena y le toma juramento a su comandante al pie del altar, en la misa de la mañana, mientras que por la tarde es el vicario de Marina Manuel Alcayde y



La Concepción.

Gil el que dirige la plática al batallón que jura bandera en la plaza de la Merced ante todas las autoridades de la ciudad.

Eran tiempos revueltos aquéllos en que liberales y absolutistas andaban a la greña, y así, en 1823 se recibe el 21 de enero en Cartagena una Real Orden por la que se suprime la jurisdicción castrense, que pasa a la ordinaria. Por ello y por ser afectos al absolutismo fueron depuestos de sus respectivos destinos el vicario de Marina del Departamento Manuel Alcayde y Gil y los presbíteros José Aparici y Joaquín Barrachina, capellanes de guardias marinas y de arsenales. Al mismo tiempo se le retiraron las licencias para predicar y confesar a cinco presbíteros más: Francisco Esaura, Miguel Mascarell, Mariano Zamora, Juan Martín y Francisco Galipienzo, quedando autorizado el juez político de la provincia para desterrarlos de ella si lo creyese conveniente.

El día 5 de noviembre de 1823 el ejército francés, que ayudaba a las fuerzas realistas, entra en Cartagena y ocupa la ciudad. El día 6 se canta un solemne Te Deum en la iglesia de Santa María de Gracia, con asistencia de la tropa francesa, y las calles se inundan de religiosos capuchinos, trinitarios calzados y franciscanos que han venido por mar. Pero el día 11, al llegar otro regimiento francés, son alojados en las casas de la población por no tener cuarteles disponibles, y los caballos de estas fuerzas de ocupación aposentados en la iglesia de Santo Domingo, ahora abandonada por la jurisdicción castrense. Finalmente, los franceses salen de Cartagena, tras varios meses de ocupación, y el 2 de agosto de 1824 es reintegrada a la iglesia de Santo Domingo la imagen de la Virgen del Rosario, que había sido llevada en 1822 a Santa María de Gracia para que siguiese recibiendo culto. El traslado se hace en solemne procesión, acompañada por las autoridades civiles y militares de la plaza.

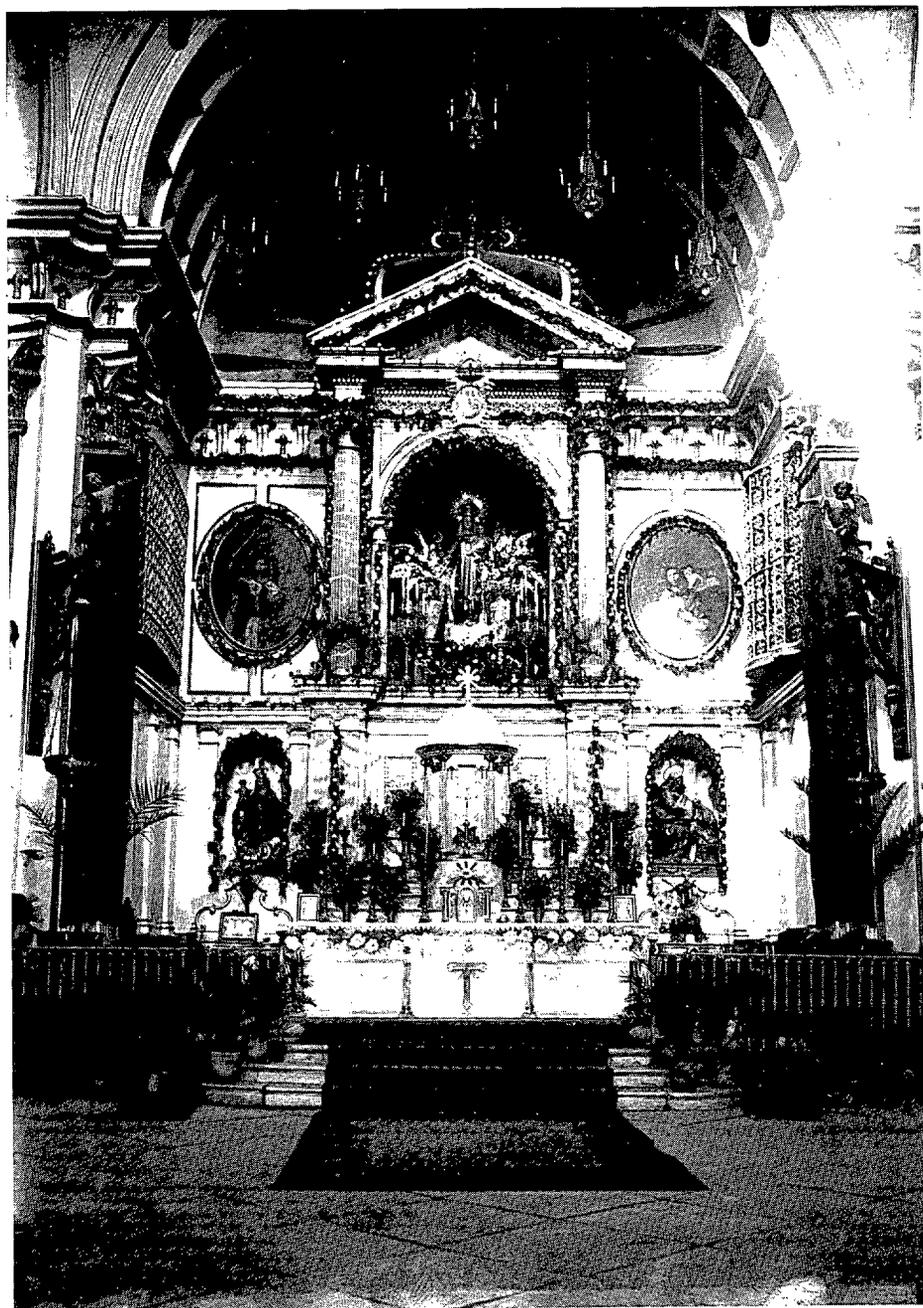
Que el servicio al obispado era compatible y simultáneo con el castrense lo prueba la noticia del fallecimiento, el 3 de octubre de 1863, de Andrés Facio y Rolandi, dos apellidos italianos que trascienden el enorme sedimento cosmopolita de Cartagena, natural de Cartagena, cura párroco de Santa María de Gracia y al mismo tiempo teniente vicario general castrense.

La entrega efectuada el 21 de julio de 1875 de la iglesia de Santo Domingo a la jurisdicción castrense se hizo siendo capitán general del Departamento Miguel Lobo, teniente vicario general Vicente Alcayde y cura castrense Francisco Mellado.

Desde entonces, y después de las vicisitudes de 1881-1882, esta iglesia ha sido parroquia castrense hasta 1933, año en que el gobierno de la República suprimió la jurisdicción castrense, y la iglesia de Santo Domingo fue entregada a la jurisdicción ordinaria, obrando el acta de entrega en el archivo de la parroquia (reproducido en el anexo).

Como también fue declarado a extinguir el cuerpo eclesiástico de la Armada se suprimieron los párrocos, y por ello, la parroquia castrense quedó adscrita a la diocesana, por lo que las familias de los marinos pasaron a integrarse en la parroquia a la que correspondía la calle en donde residían. El

*PARROQUIA CASTRENSE DE CARTAGENA*



Parroquia castrense de Santo Domingo. (Antes de 1971.)

archivo parroquial fue depositado en el archivo general del Departamento desde 1933 a 1939, año en que volvió a haber párrocos, aunque no parroquia.

El 18 de julio de 1936 comenzó la guerra civil, que culminó con el asalto de la iglesia, el destrozo de sus altares y de sus imágenes y el expolio de los efectos que contenía, menos la capilla enrejada perteneciente a la cofradía procesionista de Nuestro Padre Jesús Nazareno (Marrajos), que salvó así sus altares y esculturas. Entre los objetos que iban cargando en el camión del saqueo, unos mozalbetes enarbolaban el esqueleto de San Pío y también iba rodando la cabeza de un Cristo que se atribuía a Montañés, que por cierto no figuraba en el inventario. Durante los años de la guerra y suprimido el culto en toda la ciudad, la iglesia de Santo Domingo fue convertida en almacenes de Intendencia, siendo utilizada como depósito de patatas y cajones de víveres, lo que la preservó de nuevas devastaciones. La sacristía de Santo Domingo, con sus dependencias adjuntas, fue dedicada a cuartel de pioneros del partido comunista.

En 1939, al concluir la guerra, la iglesia de Santa María de Gracia estaba tan destrozada que fue imposible reanudar el culto en su recinto. No sólo habían sido arrancados y quemados sus altares y sus imágenes, sino que también habían desaparecido el coro y el órgano, el pavimento había sido levantado para construir refugios y la techumbre, afectada por los bombardeos, amenazaba desplomarse por la lluvia. En consecuencia, y para que la población de Cartagena pudiese asistir a las celebraciones religiosas, se pensó que la iglesia de Santo Domingo, poco deteriorada, podría repararse someramente y ser dedicada a parroquia diocesana, ya que la Marina y el Ejército podrían bastarse con los servicios religiosos de sus dependencias militares. Por ello, la iglesia de Santo Domingo se cedió al obispado en calidad de depósito y en ella estuvo funcionando la parroquia de Santa María de Gracia casi trece años, durante los cuales fue reconstruido el edificio de la iglesia mayor.

En 1952 el obispado traslada todos sus efectos a Santa María y ofrece a la Marina la iglesia de Santo Domingo, que queda cerrada en espera de los trámites legales para hacer el traspaso. A partir de este año, la Marina inicia gestiones para su puesta a punto el día que se recobre, y de este mismo año encontramos un escrito del teniente vicario del Departamento en el que se expone lo necesario para abrir al culto la iglesia de Santo Domingo por parte de la jurisdicción de Marina, pero hasta 1958 no se recupera definitivamente el uso de esta iglesia.

El paso legal de una a otra jurisdicción se plasma en la Orden Ministerial número 1.647/58, donde dice: *Desaparecidas las causas que motivaron la entrega de la iglesia castrense de Santo Domingo de Cartagena a la Diócesis, siendo imprescindible para el normal desenvolvimiento del culto y servicio religioso del Departamento Marítimo dicho templo, que el obispo de Cartagena ha puesto a disposición del Vicario General Castrense para su devolución, se dispone sea recibido por la Marina con las formalidades pertinentes ante el Teniente Vicario y personal que designe la Autoridad del Departamento.—18-VI-1958.—Abárzuza.* Pero la efectividad de la posesión material no sucede

hasta el 7 de julio de 1958 en que se firma el acta de entrega por el arcipreste Gabriel Cebrián al coronel José Servet Spottorno, firmando también el teniente vicario José Fernández Díaz, y como secretario Andrés Senac Lissón. En ella se especifica que *en el caso de que la Marina no precise la expresada iglesia para los fines del servicio y culto religiosos del Departamento Marítimo sería devuelta a la Diócesis de Cartagena.*

Santo Domingo, como parroquia diocesana, estaba en uso, por lo que no precisó muchas obras para abrir sus puertas como iglesia castrense, aunque a lo largo de los años 1952 a 1958 hubo tiempo para efectuar las adaptaciones necesarias, que comenzaron cuando ya se contaba con una autorización tácita. No obstante, la ceremonia de inauguración no se efectuó hasta el día de la conmemoración de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina, como queda consignado en la placa de bronce que ostenta la iglesia y que dice así:

*Bajo la presidencia del Excmo. Sr. Almirante Don Felipe Abárzuza y Oliva, Ministro de Marina, abrió al culto esta parroquia castrense de Santo Domingo el Excmo. Sr. Arzobispo de Sión, Don Luis Alonso Muñozerro, siendo Capitán General del Departamento el Excmo. Sr. Don Javier de Mendiábal y Cortázar. D. O. M. Cartagena, 16-VII-1958.*

Trece años estuvo abierta a los fieles hasta que, por deterioros y derrumbamientos en diversos puntos del edificio, principalmente en la techumbre del coro, tuvo que ser reparada, lo que obligó al capitán general Marcial Gamboa a clausurar el templo, que fue consolidado y reconstruido con una novísima decoración a lo largo de cinco años, durante los cuales los servicios parroquiales tuvieron su sede en la sacristía de la misma iglesia, que se habilitó como capilla.

En 1976 se abre de nuevo al culto como parroquia castrense, siendo capitán general el almirante José Yusti Pita, y continuando así su culto hasta la actualidad (1983).

Desde su entrega a la Marina en 1958 han regido la parroquia los siguientes:

Teniente vicario Santiago Megido Suárez: 1958-1959.  
 Teniente vicario Juan González Díaz: 1959-1960.  
 Capellán mayor Antonio Bauzá Gayá: 1960-1961.  
 Capellán mayor Federico Miguel Sorribas: 1961-1963.  
 Teniente vicario Antonio Correas Pascual: 1963-1964.  
 Capellán mayor Juan Sanz Recio: 1964-1967.  
 Capellán mayor José Novo Lodos: 1967-1969.  
 Teniente vicario José González Ayala: 1969-1969.  
 Capellán mayor Ricardo Muñoz Juárez: 1969-1971.  
 Capellán mayor Tomás Rodríguez Sánchez: 1971-1972.  
 Capellán mayor Manuel Teijeiro Piñón: 1972-1978.  
 Teniente vicario Humberto Merino Granell: 1978-1979.  
 Teniente vicario Ricardo Muñoz Juárez: 1979-1983.



Parroquia castrense de Santo Domingo. (Después de 1976.)

## PARROQUIA CASTRENSE DE CARTAGENA

Los párrocos anteriores a la guerra (de 1795 a 1933) obran en los estadios del archivo general del Departamento, del cual se obtiene la relación que se adjunta, recopilada por el teniente vicario Ricardo Muñoz Juárez.

### RELACION DE PARROCOS DE LA IGLESIA CASTRENSE DE SANTO DOMINGO (CARTAGENA)

*De 1795 a 1812.*—Datos obtenidos del *Libro de Defunciones* de dicha parroquia.

Relación de los capellanes. No se especifica si son párrocos castrenses.

Miquel Ximénez: 16 de noviembre de 1795.  
Agustín Carlos Roca: años 1796-97-98, hasta marzo de 1799.  
José Ramos de Castro: 16 de marzo de 1799.  
Francisco José Fígaro: 10 de noviembre de 1800.  
Pablo Gomila: 19 de noviembre de 1800.  
Francisco Morso Morso: 20 de noviembre de 1800.  
Juan de Molina Soler: 30 de diciembre de 1800.  
Nicolás García: 7 de enero de 1801.  
Domingo Mir: 24 de marzo de 1801.  
José Cao: 3 de diciembre de 1801.  
Juan de Molina Soler: 19 de diciembre de 1801.  
Miguel Blanes: 30 de febrero de 1802.  
Antonio Ignacio Truyols: 20 de abril de 1802.  
Antonio Gálvez: 10 de marzo de 1812.

*De 1853 a 1856.*—Datos obtenidos del *Libro de Bautismo* de la parroquia.

3 de enero de 1853.—*Parroquia castrense de San Fernando, establecida en la iglesia de Santa María.*

Antonio del Río, teniente cura: del 3 de enero de 1853 al 22 de abril de 1855.  
Gerónimo Rivera, teniente cura: del 22 de abril de 1855 al 22 de julio de 1856.

*De 1884 a 1892.*—Datos obtenidos del *Libro de Matrimonios* del arsenal de Cartagena y del *Libro de Bautismo* de la parroquia.

Ignacio Hernando y Vallejo: del 7 de marzo de 1884 al 25 de mayo de 1884.  
Juan Piñero Hurtado, teniente cura. Párroco interino: del 25 de mayo de 1884 al 4 de noviembre de 1886.

Salvador Gómez Cárceles, capellán mayor: del 4 de noviembre de 1886 al 30 de septiembre de 1888.

Fulgencio Pérez Huertas, teniente cura. Párroco interino: del 30 de septiembre de 1888 hasta el año 1889.

*J. SOLER CANTO*

Desde esta fecha, hasta el 2 de noviembre de 1890, no aparece ningún otro párroco en los libros anteriormente nombrados.

Angel Cabanellas, párroco interino: aparece en fecha de 2 de noviembre de 1890.

Entre los años 1891 a 1892 no aparece ningún otro párroco hasta la fecha de 12 de noviembre de 1892.

Juan Piñero Hurtado, teniente cura (párroco interino): 12 de noviembre de 1892.

Desde esta fecha hasta el año 1902, por falta de datos, no se relacionan ningún nombre de los párrocos habidos en la parroquia castrense.

*De 1902 a 1915.*—Datos obtenidos del *Libro número 13 de Matrimonios* de la parroquia castrense de Santo Domingo.

Remigio Gómez Granero, teniente cura: del 20 de diciembre de 1902 al 19 de febrero de 1903.

Juan Piñero Hurtado, teniente cura: del 19 de febrero de 1903 al 8 de octubre de 1905.

Elías Vargas Zurita, capellán mayor (párroco interino): del 8 de octubre de 1905 al 18 de diciembre de 1905.

Ramón Montes Caamaño, teniente cura: de 18 de diciembre de 1905 al 6 de diciembre de 1906.

Francisco Olivares de Avila, capellán mayor (párroco interino): del 6 de diciembre de 1906 al 24 de marzo de 1907.

Félix de Villanueva y Peñasco, teniente cura: del 24 de marzo de 1907 al 10 de enero de 1910.

Francisco Olivares de Avila, capellán mayor: del 10 de enero de 1910 al 6 de junio de 1911.

Antonio Sánchez Martínez, capellán mayor (párroco interino): del 6 de junio de 1911 al 20 de octubre de 1911.

Benito Martínez y Martínez, párroco interino: del 20 de octubre de 1911 al 20 de mayo de 1912.

Pedro González Asensio, capellán mayor: del 20 de mayo de 1912 al 20 de enero de 1915.

*De 1915 al 1932.*—Datos obtenidos del *Libro número 14 de Matrimonios* de la parroquia castrense de Santo Domingo.

Pedro González Asensio, capellán mayor: del 21 de enero de 1915 al 15 de diciembre de 1915.

José Molina Flores, teniente cura: del 15 de diciembre de 1915 al 2 de junio de 1916.

## PARROQUIA CASTRENSE DE CARTAGENA

Antonio Sánchez Martínez, teniente cura: del 2 de junio de 1916 hasta el 28 de noviembre de 1917.

Desde la fecha de 28 de noviembre de 1917 hasta el 10 de julio de 1918 aparecen encargados accidentalmente de la parroquia castrense, sin determinación de fechas concretas.

Mariano Naveros Pérez, teniente cura.

Pablo Catalán Fernández, teniente cura.

Gregorio Sánchez Batres, capellán primero.

Gregorio Cepeda Herrero, teniente cura: del 10 de julio de 1918 al 23 de diciembre de 1918.

Esteban Porqueras Orga, capellán mayor (párroco interino): desde el 23 de diciembre de 1918 hasta el 31 de enero de 1919.

Antonio López Carrascosa, teniente cura: del 31 de enero de 1919 hasta el 7 de diciembre de 1921.

Pablo Catalán Fernández, teniente cura (párroco interino): del 7 de diciembre de 1921 al 21 de diciembre del mismo año.

Antonio López Carrascosa, teniente cura: del 21 de diciembre de 1921 al 1 de octubre de 1922.

Pablo Catalán Fernández, teniente cura (párroco interino): del 1 de octubre de 1922 al 2 de diciembre de 1922.

José Riera Senac, capellán mayor: desde el 2 de diciembre de 1922 hasta el 12 de mayo de 1926.

Estanislao Carcavilla Navasal, capellán mayor (párroco interino): desde el 12 de mayo de 1926 hasta el 14 de septiembre de 1926.

Victoriano Sanz García, capellán segundo (párroco interino): desde el 14 de septiembre de 1926 al 11 de octubre de 1926.

Estanislao Carcavilla Navasal, capellán mayor: desde el 11 de octubre de 1926 al 8 de junio de 1927.

Francisco Tamayo Martín, capellán mayor (párroco interino): desde el 8 de junio de 1927 al 4 de noviembre del mismo año.

Estanislao Carcavilla Navasal, capellán mayor: desde el 4 de noviembre de 1927 al 27 de marzo de 1929.

Antonio Gutiérrez Criado, teniente cura (párroco interino), y José Llauro Piñol, teniente cura (párroco interino): actúan indistintamente desde el 27 de marzo de 1929 al 12 de diciembre del mismo año.

Cipriano Tapia, teniente cura: desde el 12 de diciembre de 1929 al 28 de agosto de 1931.

Víctor Vicente Vela, capellán primero: desde el 28 de agosto de 1931 hasta 1932.

# LAS UNIDADES DE MEDIDA ESPAÑOLAS EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

José Luis RUBIO SERRANO

## Medidas de longitud.

Las equivalencias en el sistema métrico actual de las medidas de longitud españolas antiguas quedaron aclaradas y definidas en el siglo pasado por la Comisión del IV Centenario del Descubrimiento. Todas las medidas de longitud usadas oficialmente en España hasta la implantación del sistema métrico decimal derivan de la *vara castellana*. Las que nos interesan desde el punto de vista de la arquitectura naval son: *palmo*, *dedo*, *codo*, *pie de Burgos*, *pulgada* y *línea*.

*Vara castellana*.—Se admite hoy que la vara castellana equivalía a 0,8359 metros.

*Palmo*.—Es la cuarta parte de una vara castellana, equivalente a 0,209 metros aproximadamente.

*Dedo*.—Doceava parte de un palmo (1/48 de vara castellana), equivalía a 17,4 milímetros aproximadamente.

*Codo*.—El codo real o codo de ribera se definía en un principio como las dos terceras partes de una vara (2/3 de vara castellana). En su *Instrucción Náutica* de 1587, Diego García de Palacio escribe:

*Hácese pues la quenta de las naos, generalmente por codos, que dos pies (de Burgos), o dos tercias de vara hacen un codo.*

En 1611 Tomé Cano también define el codo como los dos tercios de una vara en su obra *Arte para Fabricar, Fortificar y Aparejar Naos de Guerra y Merchante*.

Según esto, un codo serían 2/3 de 0,8359 metros, equivalente a 0,5373 metros, aproximadamente. Pero las ordenanzas de 1613 (núm. 103) establecen la medida del codo de ribera en la siguiente forma:

*Todos los galeones o otras suertes de Navíos referidos assi mios (Felipe III) como de particulares se han de fabricar y Arbolar por las susodichas medidas y trazas con las mesmas fortificaziones sin discrepar en nada y el «codo con que se han de dar las medidas» ha de ser el mesmo que sa usado en mis fabricas de Navios y Armadas que es de dos terzios de vara medida castellana y «un treynta y dos avo de las dos terzias».*

De tal forma, un codo será:  $\frac{2 \times 0,8359}{3} \times 1\frac{1}{32}$  (1,03125)

o, lo que es lo mismo:  $\frac{22 \times 0,8359}{32} = 0,57468$  metros.

Este es el valor admitido hoy para la medida del codo de ribera o codo real.

El codo se dividía en fracciones de quebrado. Así, se daban medidas fraccionarias de medio (1/2) codo; un tercio (1/3); un cuarto (1/4); un quinto (1/5); un sexmo (1/6); un ochavo (1/8); y medio ochavo (1/16) de codo. Para las medidas menores de 1/16 (medio ochavo) generalmente fraccionaban de nuevo esta medida en medios, tercios, etc.; aunque hemos visto que también se manejaban fracciones pequeñas, como un treintaidosavo (1/32).

Algunas medidas, como el *grosor* (circunferencia) de los palos de la arboladura se dan en palmos y también en pulgadas, en las ordenanzas de 1613 y 1618. La pulgada era la veinticuatroava parte (1/24) de un codo; pero también era la doceava parte (1/12) de un pie de Burgos. Mientras el codo fue considerado como dos tercios de vara, e igual a dos pies de Burgos (García de Palacio, 1587), una pulgada de codo y una pulgada de pie de Burgos (pulgada castellana) eran exactamente lo mismo. Pero, al definirse en 1613 el valor del codo como dos tercios de vara y *un treintaidosavo (1/32) más*, la pulgada de codo resultaba:

$$\text{Pulgada de codo} = \frac{0,57468}{24} = 0,0239 \text{ metros,}$$

valor que es ligeramente superior a la pulgada de pie de Burgos, equivalente a 0,0232 metros.

La medida de codos era utilizada todavía en 1691 por Garrote, y en 1720 por Gaztañeta. Pero estos autores dan las medidas menores de un codo siempre en pulgadas. Suponemos que eran pulgadas de codo porque así vienen relacionadas en la *Nueva Fabrica de Baxeles Españoles* de Antonio Garrote.

*Pie de Burgos.*—A partir de 1738, la medida considerada oficial en España hasta la implantación del sistema métrico decimal fue el pie castellano o pie de Burgos (quizá por no haber sufrido alteraciones como había ocurrido con el codo). El pie de Burgos ha sido siempre la tercera parte de una vara castellana, por lo que equivale a 0,2786 metros aproximadamente. Se dividía en doce pulgadas de doce líneas por pulgada.

*Pulgada castellana.*—Es la doceava parte de un pie de Burgos, equivalente a 0,0232 metros aproximadamente (por tanto, unas siete décimas de milímetro menor que la pulgada de codo).

*Línea.*—Doceava parte de una pulgada castellana, equivalente a 0,0019 metros aproximadamente (una décima menor que dos milímetros).

Incluyendo la braza, medida utilizada para sondar y medir profundidades, que equivale a dos varas castellanas o seis pies de Burgos, las medidas de longitud españolas usadas en construcción naval son:

*Desde la Edad Media hasta 1738:*

Vara castellana .....	0,8359 m. aprox.		
Palmo .....	0,2090 »	»	
Dedo .....	0,0174 »	»	
Codo Real .....	0,5747 »	»	
Pulgada de codo .....	0,0239 »	»	

*Desde 1738 hasta la implantación del sistema métrico decimal:*

Vara castellana .....	0,2786 m. aprox.		
Pie de Burgos .....	0,2786 »	»	
Pulgada de Burgos .....	0,0232 »	»	
Línea .....	0,0019 »	»	
Braza .....	1,6718 »	»	

Aunque las unidades de medida utilizadas en la construcción naval desde 1738 eran el pie de Burgos, la pulgada y la línea, la vara castellana siguió siendo la unidad de medida oficial para toda clase de usos, hasta la implantación del sistema métrico decimal. En 1750, el entonces ministro de Marina, Marqués de la Ensenada, comunica al capitán general del Departamento de Cádiz, Marqués de la Victoria, una real orden que decía así:

*Haviendo resuelto el Rey que en todos los Departamentos y Arsenales de Marina y las Academias assi para la enseñanza de las Mathematicas y todo vso, y explicacion de Medidas, como en cualquiera obras y operaciones, se sigan la de la vara Castellana, y suñ partes establecidas en este Reyno; lo prevengo a V.E. de Orden de S. M. para su inteligencia y cumplimiento. Se note esta resolución en las Ordenanzas para que conste en ellas. Dios guarde a V.E. muchos años como deseo, Madrid 14 de julio de 1750. El Marqués de la Ensenada (1).*

Para las distancias geográficas se usaba la legua marina, que en España, Inglaterra y Portugal es la vigésima parte de un grado del meridiano terrestre, equivalente a 5555,5 metros.

### **Medidas de superficie.**

No aparecen en las medidas y dimensiones de las naves, a no ser para las superficies de las velas; y aun en éstas se medían por la longitud, en codos, de los lienzos necesarios, teniendo estos lienzos, o piezas de paños, un ancho fijo determinado. En algunas regiones, como Cataluña, se usaba (y se usa todavía) el palmo cuadrado; pero en la actualidad se aplica solamente a superficie de terrenos y solares.

(1) Este documento ha sido publicado en el número 16 de la *Revista de Historia Naval*.

### Medidas de capacidad y medidas de volumen.

Desde tiempos inmemoriales se han venido clasificando las naves según la capacidad de carga que podían transportar. Incluso las de armada seguían este criterio, que definía el tamaño de una nave. Sólo hacia mediados del siglo XVIII, las naves de guerra empiezan a clasificarse por el número de cañones, estableciéndose las clases de *primer orden* (100 o más cañones), *segundo orden* (90 cañones), *tercer orden* (74 cañones), etc.

Si las equivalencias de las medidas antiguas de longitud están hoy perfectamente definidas, no ocurre lo mismo con las medidas de capacidad. Existe todavía bastante confusión y algunos errores de concepto en lo que se refiere a estas unidades de medida usadas en España durante los siglos XVI y XVII para calcular el porte de las naves. La confusión existente respecto al valor de estas unidades, unido al hecho de que no se han estudiado suficientemente los métodos de arqueología que se utilizaban, ha tenido como consecuencia que no se hayan aclarado todavía las dimensiones, formas y tamaños de las naves de esa época, por lo que las reproducciones que se han intentado son hipotéticas y poco fiables. Sin embargo, disponemos de infinidad de datos contenidos en ordenanzas y otros documentos que, una vez ordenados y clarificados, nos permiten una reproducción prácticamente exacta de los famosos, pero poco conocidos en detalle, naos y galeones españoles de la Carrera de Indias. Comenzaremos por aclarar los valores reales de las medidas de capacidad y volumen que utilizaban para calcular el arqueología y porte atribuido a las naves.

Las medidas de capacidad más usuales desde el siglo XII hasta el siglo XV eran las *salmas* en Castilla, *botas* en Cataluña y *toneles* en los pueblos vasco-cántabros. Otras medidas de capacidad eran las *pipas*, usadas en Castilla, Aragón y Andalucía, aunque con distintos valores según la región. La capacidad de las pipas de Castilla dio origen al *tonel macho* y de éste derivó la *tonelada*. El tonel macho era ya una medida de volumen cuya equivalencia en metros cúbicos puede ser determinada con toda exactitud. Las toneladas que se mencionan en los documentos del siglo XVI eran también, en su origen, la misma medida de volumen que un tonel macho. En la segunda mitad del siglo se generaliza el uso de la palabra tonelada para expresar el porte de las naves. El cálculo del porte (arqueología) se hacía en toneles machos, aunque se expresase en toneladas. Hacia finales del siglo XVI, al resultado de los cálculos en toneles machos se aplicaban ciertas modificaciones y correcciones, según veremos más adelante. Debido a dichas correcciones, las toneladas no expresaban ya el volumen real de la bodega, sino el porte oficial o porte de registro atribuido a cada nave, que incluso podía ser distinto para una misma nave según fuese mercante o de armada.

*Pipas*.—Las pipas medían diferente capacidad según las distintas regiones españolas. La pipa de Castilla medía 27 arrobas y media, equivalentes a 436 litros. Las de Aragón y Cataluña medían unos 483 litros; las de Cádiz, 516, y las de Málaga, 583 (2).

(2) Según la *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, Barcelona, 1982.

*Tonel macho.*—Los toneles en que se expresaba el porte de las naves del siglo XVI eran una medida de volumen perfectamente establecida desde finales del siglo XV. En el libro *Despacho de Armadas* de 1496 de la Casa de la Contratación de Sevilla (3) consta que dos pipas de Castilla hacían el volumen de un tonel. Este volumen era de ocho codos cúbicos de ribera. Puesto que un codo lineal medía 0,57468 m., el volumen de un tonel era:

$$0,57468^3 \times 8 = 1,518 \text{ metros cúbicos}$$

A esta medida se le llamó *tonel macho* probablemente porque procede de los toneles que se usaban en la costa vasco-cántabra en la antigüedad para el transporte de mercancías.

Los toneles vizcaínos antiguos (también llamados por algunos autores toneles cántabros) debieron existir realmente como recipientes en forma de barricas o cubas de madera. Su capacidad exacta nos es desconocida, pero debían medir aproximadamente dos pipas de Castilla.

El Rey Pedro IV dice en su crónica de 1353 sobre la batalla de Alguer:

...*E eran dos naos de Castilla, é la una rae de Castro Urdiales, que decían la «Rosa de Castro», que era de doscientos toneles...*

Estos toneles podrían ser antiguos toneles vasco-cántabros. Pero la mención de que eran dos naos de Castilla nos inclina a pensar que estos toneles eran la misma medida que después se llamó tonel macho.

*Toneladas.*—Con frecuencia aparecen en publicaciones especializadas diversos criterios sobre la equivalencia de las toneladas que se mencionan en documentos del siglo XVI. Se han hecho también algunas especulaciones sobre la existencia de diferentes clases de toneladas, tales como *toneladas andaluzas*, o *toneladas de Sevilla* y *toneladas vizcaínas*, atribuyéndose distintos valores a cada una de estas supuestas unidades (4).

Pero, en realidad, no existían (al menos no se usaban oficialmente) diferentes clases de toneladas en el siglo XVI. Las toneladas que se mencionan en los documentos de la época no son otra cosa que una unidad de volumen exactamente igual al tonel macho, equivalente a 1,518 metros cúbicos. Lo que ocurre es que los métodos de arqueo variaron en el transcurso de este siglo. Además, a finales del siglo XVI, después de hacer el cálculo del arqueo obteniendo el volumen del casco en toneles, se aplicaban ciertos coeficientes correctores que modificaban el porte resultante de los cálculos. Esto se hacía por las razones que explicaremos.

(3) La Casa de la Contratación de Sevilla se creó en 1503. El libro *Despacho de Armadas*, de 1496, debió incorporarse a la documentación de la Casa al crearse ésta.

(4) Ver, por ejemplo, folleto del Museo Naval de Madrid, *Naves del Descubrimiento*, Madrid, 1983, pág. 11; y artículo *Ante el V Centenario*, publicado en la «Revista General de Marina», Madrid, septiembre de 1985, pág. 252.

La construcción y flete de las naves españolas del siglo XVI pertenecientes a particulares estaba subvencionada por la Corona, en mayor o menor cuantía según el período, a fin de estimular las construcciones navales con destino a las flotas de Indias. Estas subvenciones eran lo que se llamaban *acostamientos*. Los primeros que, al parecer, implantaron estos estímulos fueron los Reyes Católicos.

El antecedente más antiguo que hemos encontrado sobre estos aumentos que se daban en el tonelaje oficial o porte de registro, es la cédula de 13 de febrero de 1552, que se incorporó a las ordenanzas 127, 152, 164 y 217 de la Casa de la Contratación y fue publicada en Sevilla el 24 de marzo de 1553 como *Ordenanza en lo que toca a la navegación de la Indias*.

Esta ordenanza clasificaba las naves de distinto porte, agrupándolas en tres categorías, a efectos de asignar el armamento y bastimento que debía llevar cada nave según la categoría en que quedaba incluida. La ordenanza decía textualmente:

*Naos que uvieren de yr a Indias de que porte deven ser. Primeramente, el porte de las naos que han de navegar para las Indias, ha de ser de cient toneladas machos arriba.*

*Item, que para effeto del artilleria y municiones que los navios han de llevar, se entienda de ciento y veinte toneles (...).*

Al ordenar las naves que han de ser incluidas dentro de la tercera categoría, que llaman de *Dozientos y Cinquenta Toneles*, dicen textualmente:

*Que se entiende (quiere decir que se incluyan aquí las naves) dende dozientos y veynte hasta dozientos y setenta; y assimismo se entienda dende dozientos setenta hasta trezientos y veynte (...).*

Respecto al emplazamiento de las piezas de artillería, dicen:

*La cual dicha artillería se ha de repartir segun esta dicho en los lugares donde el visitador señalare antes de que la nao tome carga.*

Los lugares donde habrían de instalarse las piezas de artillería no podían ser otros que la cubierta principal o primera cubierta para los cañones más pesados; y la segunda cubierta, o cubierta *de la puente*, para las piezas más ligeras, caso de que la nave tuviera más de una cubierta.

Se ordenaba que las piezas debían instalarse antes de tomar la carga, quedando ocupada gran parte de la cubierta, que quedaba inutilizada como espacio útil para las mercancías. Esto suponía un quebranto económico para los armadores o dueños de las naves por la menor cantidad de carga que eran capaces de transportar. Para paliar este quebranto debió ordenarse aumentar el porte oficial asignado a cada nave a fin de que los particulares percibieran mayores cantidades por el concepto de *acostamiento*, ya que estas subvenciones se pagaban por tonel o tonelada registrados. Se trataba de compensar así la pérdida de ingresos por la menor carga que podían llevar.

Según se deduce de la cédula de 1552, los aumentos o bonificaciones que se daban sobre el tonelaje real o capacidad de cada nave, eran los siguientes:

Para naos de 100 toneles debe entenderse 120 ton. (+ 20 %).

Para naos de 220 toneles debe entenderse 270 ton. (+ 22 %).

Para naos de 270 toneles debe entenderse 320 ton. (+ 18 %).

La media resultante de estos incrementos sobre el porte o capacidad real que daban los cálculos del arqueo es del 20 por 100. Este mismo porcentaje es el que aumenta Cristóbal de Barros en 1590 a las naves de armada, además de otros coeficientes modificadores que veremos en su momento. Esta nueva fórmula del arqueo fue incluida en los cálculos del porte de cada clase de nave en las Ordenanzas de 1607. Las nuevas Ordenanzas del año 1613 añaden este 20 por 100 al porte resultante de los cálculos también para las naves mercantes.

Durante la primera mitad del siglo XVI el porte de las naves se expresaba casi siempre en toneles, y algunas veces en toneladas, pero ambas cosas significaban lo mismo (5). En la segunda mitad del siglo se fue generalizando el uso de la palabra tonelada, aunque no faltan documentos cuyos autores se expresan todavía en toneles o toneladas, indistintamente. Uno de estos documentos es el discurso que el capitán Sancho de Achiniéga dirigió a Felipe II en 1578 pidiéndole mayores estímulos para la construcción naval. En este discurso, Achiniéga usa la palabra toneles; pero en uno de los párrafos del discurso escribe toneladas, refiriéndose a la misma clase de naves. El que Achiniéga escriba toneles debe ser un arcaísmo en su forma de expresión porque, en 1590, el mismo Sancho de Achiniéga escribe siempre toneladas en su memorial sobre la conveniencia de construir naves más pequeñas, dirigido también a Felipe II.

De todas formas, durante el último tercio del siglo XVI, prácticamente todos los autores se expresaban siempre en toneladas para toda clase de naves. Así lo hacen Juan Escalante de Mendoza en 1575, Diego García de Palacio en 1587 y Tomé Cano en 1608.

Precisamente, la creencia errónea de que los toneles y las toneladas que se mencionan en los documentos del siglo XVI eran diferentes unidades de

---

(5) Algunos ejemplos de naves de guerra de la primera mitad del siglo XVI cuyo porte se dice en toneladas:

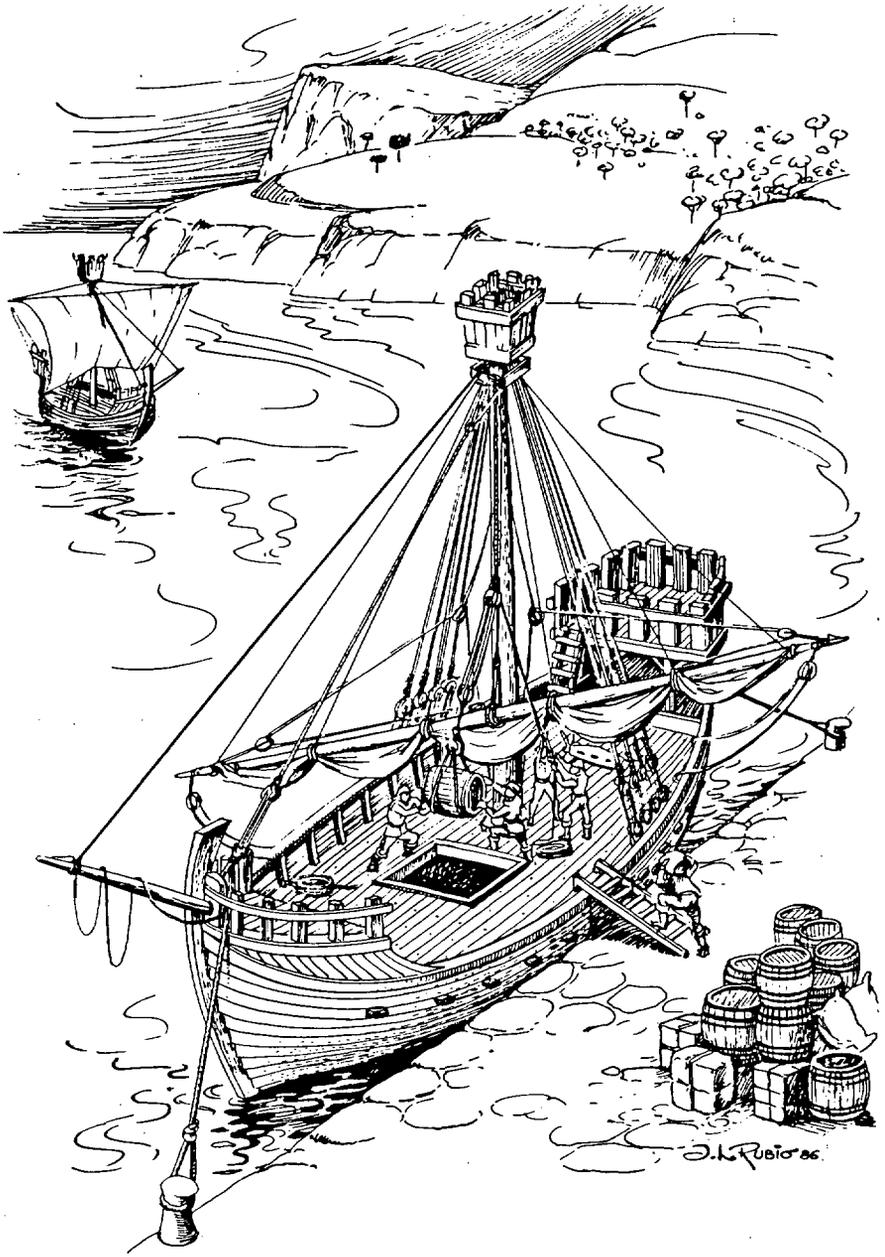
15-10-1502.—Real provisión mandando hacer carracas de guerra de 1.500 toneladas arriba.

15-4-1515.—Orden a Juan de Acuña para hacer nao de armada de 950 toneladas.

8-10-1540.—Asiento con D. Alvaro de Bazán para la guarda del Estrecho. Dos galeazas de 800 y 1.200 toneladas y dos galeones de 1.300 toneladas en total.

16-10-1541.—Para traer oro de Tierra Firme, que era mucho, se mandaron armar cuatro navíos de 200 y 150 toneladas.

(De la colección de documentos extractados por D. Cesáreo Fernández Duro en su *Armada Española*).



medida proviene de la explicación que da Escalante de Mendoza en su manuscrito *Itinerario de Navegación*, del año 1575. Dice Escalante (6):

*En nuestra España hemos usado y usamos de este nombre toneladas, el cual modo de hablar y medir se nos quedó de los mareantes vizcaínos de ciertos toneles que en su tierra y en sus naos acostumbran a cargar, y assi, ellos se dan a entender por toneles, y, nosotros, en nuestra navegación por toneladas; pero no es todo una misma cosa, ni una medida; porque diez toneles de Vizcaya son doce toneladas de las nuestras; y, así va a decir de lo uno a lo otro veinte por ciento.*

Escalante debe referirse al origen vasco de la medida de volumen para el cálculo del arqueo que se usaba en España en el siglo XVI, que era el tonel macho, según hemos dicho antes. Es comprensible que de la explicación que hace Escalante de Mendoza se haya deducido que tonel y tonelada eran dos medidas diferentes, en las que un tonel equivaldría a 1,2 toneladas. Pero no era así en lo que se refiere a las medidas del siglo XVI. Los toneles del siglo XVI eran siempre toneles machos. Como medidas de volumen eran exactamente lo mismo que las toneladas: ocho codos cúbicos de ribera equivalentes a 1,518 metros cúbicos. Veitia (7) corrobora esto cuando, en su *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, de 1672, dice que según una cédula de 1552, se declaró que el porte de las naos que hubieren de navegar para las Indias fuese de cien toneles machos para arriba, añadiendo: *que en 1552 se entendía por tonel lo mismo que cuando él escribía (1672) se entendía por tonelada; esto es, el «buque» (volumen) que ocupaban dos pipas de veintisiete arrobas y media.* La cédula a que Veitia se refiere es, sin duda, la de 13 de febrero de 1552 que antes hemos mencionado.

El hecho de que haga esta aclaración parece indicar que ya en 1672 existían ciertas dudas acerca del valor de toneles y toneladas.

No obstante, como medida del porte oficial de las naves, tonel macho y tonelada sí reflejan magnitudes diferentes en las Ordenanzas de 1613. El porte de los navíos y galeones clasificados en estas ordenanzas está calculado en toneles machos. Al resultado se añadía el 20 por 100, además de una deducción del 5 por 100 según veremos más adelante. Este 20 por 100 se añadía para compensar el volumen que hubiere entre la primera y la segunda cubierta, volumen que no se incluía en los cálculos del arqueo. El resultado final se expresaba en toneladas.

Eran excepción los pataches relacionados en dichas ordenanzas, cuyo porte se daba en toneles machos. En la descripción de los pataches de ocho codos de manga, las Ordenanzas de 1613 dicen textualmente:

*Este patache será de porte de cinquenta y cinco toneles machos (...) «que no se le dan veinte por ciento porque no tiene mas de una cubierta».*

(6) Página 42 de la edición del Museo Naval de Madrid, 1985.

(7) D. José Veitia y Linaje. Fue contador, juez y tesorero de la Casa de la Contratación hacia mediados del siglo XVII.

En las naves de una sola cubierta, sin alcázar ni castillo de proa como eran los pataches, no había que compensar ningún espacio entre cubiertas. Por eso no se añadía el 20 por 100 y su porte se expresaba en toneles.

Por tanto, en las Ordenanzas de 1613, la tonelada, que como medida de volumen era lo mismo que el tonel macho, no se usaba como medida de volumen real de la bodega ni de la capacidad de carga, sino como medida del porte de registro que se asignaba oficialmente a cada nave. Como tal medida, el porte expresado en toneladas resulta ser 1,2 veces mayor que el calculado en toneles para una misma nave. Este intento de diferenciar la medida del porte en toneles y toneladas se suprime definitivamente en las Ordenanzas de 1618. En éstas, el porte de todas las naves clasificadas se expresa en toneladas.

*Salmas.*—Todas las publicaciones y diccionarios modernos que conocemos parecen haber tomado la definición de *salma* del *Diccionario Marítimo Español* de Timoteo O'Scalan de 1831. En éste, la palabra *salma* viene definida ambiguamente como *una versión del tonelaje*. De aquí que muchos autores hayan asimilado las salmas a toneles o toneladas, cosa que no era así.

Un real edicto del rey Pedro IV dado en 1354 incluye ordenanzas para las naos de uno y dos puentes, a las que atribuye un porte de 1.500 y 2.000 salmas, respectivamente. Las salmas no pueden ser iguales a toneles porque en la época de Pedro IV no es probable que existieran naves tan grandes. Además una nave de 1.500 toneles habría de tener por lo menos tres puentes y no uno, como dice el edicto mencionado.

El valor real de una salma nos lo aclara una anotación del Registro del Consejo de Indias del mes de marzo de 1576 sobre una memoria enviada a Sevilla por Antonio Manrique, general de la flota que se aprestaba para Nueva España. Según esta anotación, el general Manrique propuso:

*...que para guardar las costas de las Indias eran apropósito unas saetías (8) que a lo mas tengan 1500 salmas, que son 300 toneladas y dos cubiertas.*

De manera que una tonelada equivalía a cinco salmas. Expresado en toneladas del siglo XVI el porte de las naos de Pedro IV antes citadas era de 300 y 400 toneladas, que es un tamaño más aceptable. Y puesto que, como medida de volumen, la tonelada era lo mismo que el tonel macho (1,518 m<sup>3</sup>), una salma sería un quinto del volumen de un tonel macho, o sea, 0,3036 m<sup>3</sup>.

Expresar el porte en salmas parece haber caído ya en desuso en la segunda mitad del siglo XVI, puesto que el general Manrique considera necesario aclarar *que son 300 toneladas*.

*Botas.*—Las *botas* eran una medida usada casi exclusivamente en Cataluña. En 1417, el catalán Pedro Santón armó una nave con 900 botas; y en 1454 se construyeron en Barcelona dos galeras de 1.400 botas cada una. En el mismo libro *Despacho de Armadas* de 1496, citado anteriormente, consta también

---

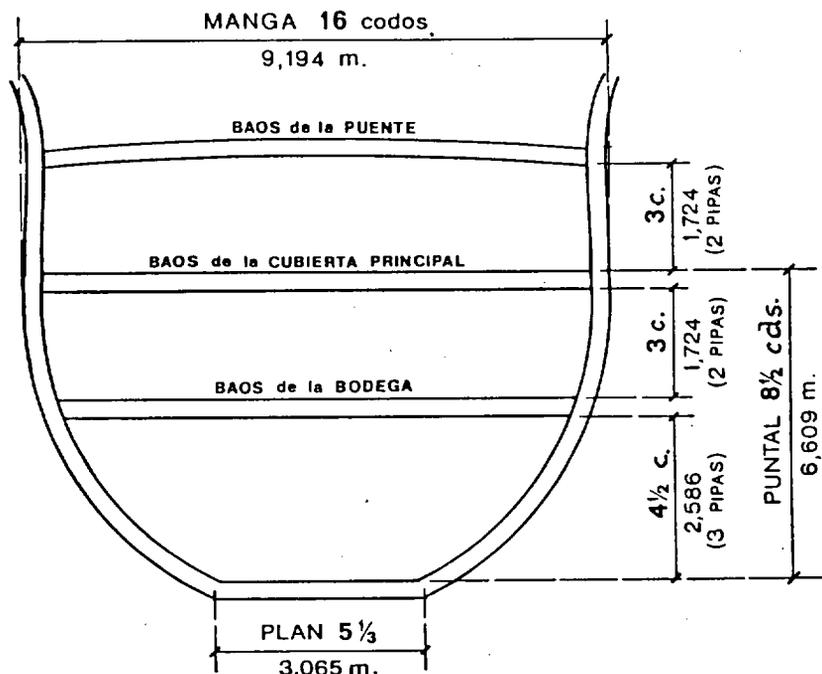
(8) La saetía era una especie de galera sutil con velas latinas y remos. Las que propone D. Antonio Manrique eran de veinte remos por banda.

que cinco botas hacían dos toneles machos. Por tanto, una bota era igual a dos quintos del volumen de un tonel macho; esto es:  $0,6072 \text{ m}^3$ , con lo que una bota resulta ser igual a dos salmas. Pero como un tonel macho era el volumen que ocupaban dos pipas de 436 litros, también podrían ser las botas medidas de capacidad, cuya cabida sería dos quintos de 872 litros (dos pipas); esto es, 348,8 litros.

No está claro, pues, si una bota era una medida de capacidad equivalente a unos 349 litros, o una medida del espacio que ocupaba, en cuyo caso equivaldría a  $0,6072 \text{ m}^3$ . Y lo mismo ocurre con las salmas.

### Relación de las pipas castellanas con los toneles machos.

El volumen de los ocho codos cúbicos que medía un tonel macho podemos representarlo como un cubo de  $2 \times 2 \times 2$  codos de arista. Pero también podemos representarlo en una forma más concreta en la que probablemente fue concebido:



SECCION MAESTRA de una NAO de 400 toneladas según García del Palacio (1587)

Figura 1

Las pipas eran unas barricas o cubas de madera con una cabida de 436 litros, las castellanas. El hueco o espacio ocupado por dos de estas pipas era el volumen de un tonel macho, equivalente a  $1,518 \text{ m}^3$ . El volumen ocupado por una pipa era, pues,  $0,759 \text{ m}^3$ .

Todos los autores de la época dicen que el puntal (altura) entre cubiertas debía ser a altura o *rumbo* de pipa; y que dicho puntal había de ser de tres codos (1,724 m). García de Palacio es aún más explícito cuando en 1587 escribe (9) que los baos de la bodega *han de estar en cuatro codos y medio de puntal que es la altura de tres pipas*. (Fig. 1.)

La altura de una pipa era, pues, de codo y medio (0,862 m). Y, puesto que el volumen ocupado por una pipa era de  $0,759 \text{ m}^3$ , el espacio de este volumen

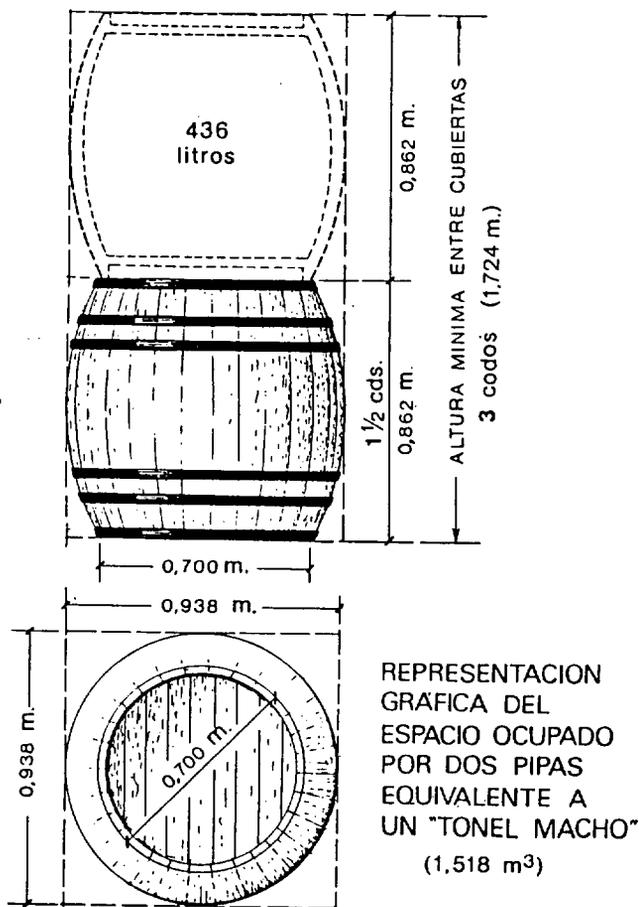


Figura 2

(9) Instrucción Náutica de 1587.

viene a ser un prisma de 0,862 m. de altura con una base de  $0,938 \times 0,938$  metros de lado.

Pongamos dos de esos prismas uno encima del otro y tendremos un espacio concreto de  $0,938 \times 0,938 \times 1,724$  metros, igual a 1,518 metros cúbicos (un tonel macho) en el que deberán caber dos pipas. (Fig. 2.)

Las pipas serían unos barriles inscribibles en cada uno de esos dos prismas. El diámetro máximo de estos barriles sería de 0,938 metros y los diámetros menores de los fondos unos 0,7 metros.

Con estos datos y la altura de 0,862 metros que tenía una pipa, podemos calcular el volumen de este barril mediante la fórmula de Oughtred (10):

$V = \frac{\pi L}{12} (2D^2 + d^2)$  en la que L es la longitud o altura del barril; D, el diámetro mayor; y d, el diámetro menor de fondo y tapa. Según esta fórmula, el volumen de una pipa es:

$$V = \frac{\pi 0,862}{12} (1,76 + 0,49) = 0,507 \text{ m}^3$$

De este volumen hay que descontar el que ocupa el grueso de las duelas del tonel y tablas de los fondos. Considerando un grueso de tablas de una pulgada (0,024 m.), el descuento que debemos hacer será:

Volumen de las duelas de los costados:

$$\pi \frac{0,938 + 0,7}{2} \times 0,862 \times 0,024 \dots 0,053 \text{ m}^3$$

Volumen de las tablas de los fondos:

$$2 \pi \left( \frac{0,7^2}{2} \right) \times 0,024 \dots \dots \dots 0,018 \text{ m}^3$$

Total a descontar: 0,071 m<sup>3</sup>

Capacidad interior neta:  $0,507 - 0,071 = 0,437 \text{ m}^3$ .

Curiosamente, coincide a la milésima con la capacidad de 436 litros atribuida a las pipas. Aunque la exactitud que reflejan estos cálculos no se tome tan al pie de la letra, es, sin embargo, buena prueba de que la capacidad de las pipas castellanas está bien estimada.

(10) Matemático inglés de la misma época (1573 - 1630).

El arrumaje (estiba) de la pipería debe hacerse, generalmente, en posición arbolada; esto es, con las barricas en posición vertical, que es como están representadas en la figura 2. Pero también pueden ser estibadas en posición horizontal. El problema de la estiba es tan viejo como la navegación. En el más antiguo tratado escrito que conocemos sobre reglas náuticas y código mercantil marítimo, el *Llibre del Consolat de mar* de principios del siglo XIII, ya encontramos algunas consideraciones sobre *stibar en vert* y *stibar a trau*.

De todas formas, aunque consideramos que el arrumaje de la pipería se hiciera en posición horizontal, el resultado es el mismo. Las dimensiones de las barricas o pipas que resultan de los cálculos anteriores permiten perfectamente la estiba en horizontal con un puntal entre cubiertas de tres codos (1,724 m.), que sigue siendo válido para dos pipas. (Fig. 3.)

*Pipotes.*—Las Ordenanzas de 1618 (n.º 19) establecen que todos los galeones han de llevar grandes barriles de madera, que llaman *pipotes*, enterrados en el lastre que se colocaba en el plan o fondo del casco. Estos pipotes eran para almacenar el agua potable durante los viajes, sirviendo también de lastre. Durante las invernadas, convenientemente cerrados, se dedicaban a almacenar las velas impidiendo que fuesen roídas por ratas y ratones.

La capacidad de los pipotes era de seis pipas (2.616 litros). Las duelas y tablas de los fondos habrían de ser de dos pulgadas (unos cinco centímetros) de grueso reforzados con cinco aros de hierro en cada extremo. Los pipotes resultan ser unas grandes barricas con una altura y un diámetro mayor de tres

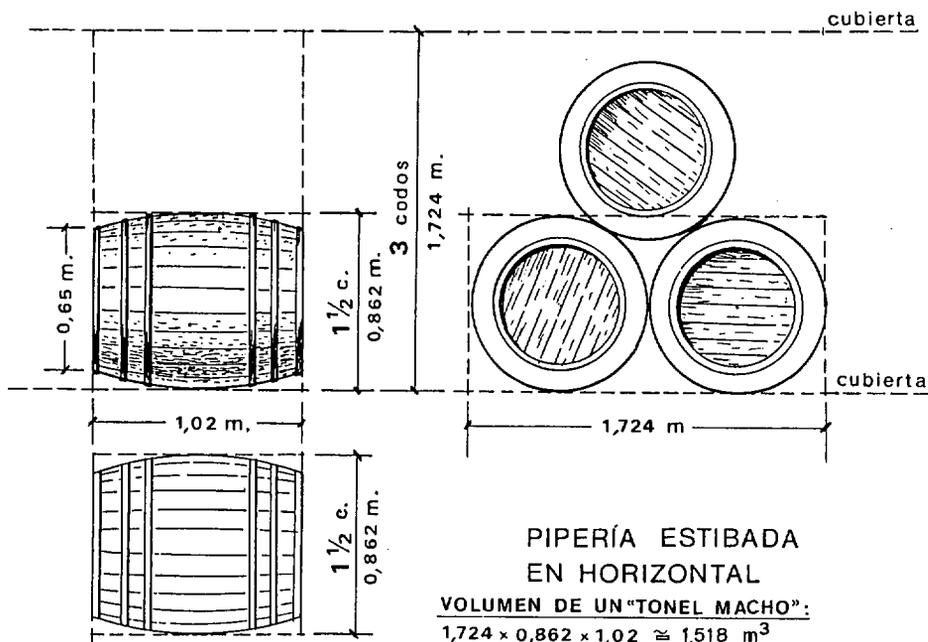


Figura 3.

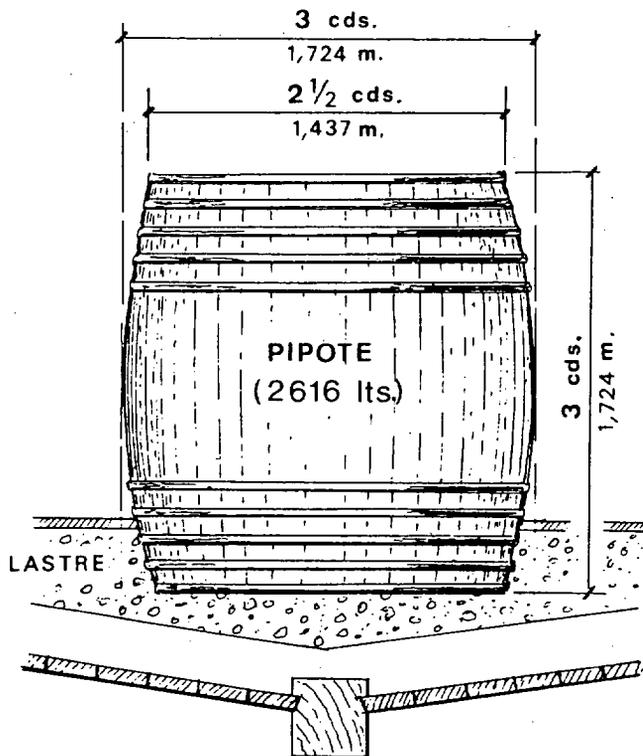


Figura 4.

codos 71,724 m.), y un diámetro menor de los fondos, de dos codos y medio (1,437 m.) (Fig. 4).

Las pipas de los siglos xv, xvi y xvii eran, sin duda, unos toneles de madera para el transporte de toda clase de mercancías. Pero en tiempos más remotos, las pipas debieron ser unos recipientes hechos con el cuero o piel entera (pellejos) de las reses de vacuno, destinados a almacenar y transportar líquidos, tales como vino y aceite. El uso de estas pipas de cuero o pellejos se mantuvo durante mucho tiempo. (Nos viene a la memoria la agitada noche que pasaron el Ingenioso Hidalgo y su escudero en la venta de la Maritornes, en la que Don Quijote la emprendió a cuchilladas con unos cuantos pellejos de vino).

La diferente capacidad de las pipas según las distintas regiones españolas refuerza la sospecha de que las pipas eran, en su origen, recipientes hechos de la piel enteriza de las reses de vacuno, cuyo tamaño variaba según la región. No es extraño que las más pequeñas fuesen las de la árida Castilla, cuyas reses tendrían un peso de 436 kilos (11). Las mayores eran las de Cádiz (516) y

(11) La densidad del cuerpo de cualquier mamífero es muy cercana a 1. Por tanto, se pueden asimilar litros a kilos de una forma aproximada.

Málaga (583 kg). No hay duda de que los años del descubrimiento y conquista de América de la primera mitad del siglo XVI fueron para Andalucía una época de *vacas gordas*. Otra cosa muy distinta fue la segunda mitad de ese siglo.

### Medida de peso.

La medida de peso más usual en Castilla era la arroba. Por lo que se ha dicho a propósito de las medidas de capacidad, podría deducirse que una arroba equivalía a 15,85 litros (436 litros de una pipa de 27 arrobas y media). Esto era así tratándose de líquidos; pero como unidad de peso equivalía a 11,5 kilogramos. Esta diferencia se debe, probablemente, a que la arroba-capacidad medía líquidos que, como el vino y el aceite, tienen una densidad menor que el agua. En cualquier caso, se admite hoy que la arroba-peso son 11,5 kg. Así, las medidas de peso más usuales en España en el siglo XVI, eran:

*Arroba*.—Peso de 11,5 kilogramos.

*Quintal*.—Peso de cuatro arrobas, igual a 46 kgs.

Se dividía en 100 libras de 0,460 kgs.

*Libra castellana*.—Peso de 460 gramos.

### Monedas.

Las monedas más usuales en el siglo XVI eran las relacionadas a continuación, con sus pesos equivalentes en plata y oro:

UNIDAD	Maravedíes	Peso en plata gr. (*)	Peso en oro gr.
Maravedí .....	1	0,094	
Real de plata .....	34	3,196	
Peso duro .....	272	25,568	
Escudo .....	350		3,38
Ducado .....	375		3,62
Peso de oro fino .....	440		4,24
Onza o doblón .....	2.800		27,04
Marco de oro .....	23.800		229,00

(\*) El precio de la plata no debe utilizarse para calcular los valores en dinero actual por haberse depreciado mucho con relación al precio del oro.

Para comparar el valor del dinero de entonces en relación con el valor actual, diremos que un maravedí del año 1600 eran unas 16 ó 17 pesetas de 1986. La cotización del oro de 900 milésimas es hoy (septiembre de 1986) de

*LAS UNIDADES DE MEDIDA ESPAÑOLAS EN LOS SIGLOS XVI Y XVII*

1.740 pts/gramo. Con este dato y los que aporta Tomé Cano (12) podemos establecer las siguientes comparaciones:

	Año 1550	Pesetas de 1986	Año 1600	Pesetas de 1986	Aumento en 50 años %
Jornal de calafate .....	2,5 reales	1.445	12 reales	6.936	480
Lona de velas, pieza ...	3 ducados	18.896	12 ducados	75.584	400
Jarcias, quintal .....	2,5 ducados	15.747	12 ducados	75.584	480
Brea, quintal .....	7 reales	4.046	24 reales	13.872	343

El incremento de los costes de la mano de obra durante el período 1550-1600 fue del 9,6 por 100 anual. El aumento medio de los materiales relacionados resulta ser del 8,1 por 100 anual, según los datos que da Tomé Cano. Una inflación continuada de casi el 10 por 100 anual durante un lapso de tiempo tan largo como cincuenta años indica una profunda crisis económica. Los más perjudicados parecen haber sido los comerciantes, según puede deducirse del menor aumento del coste de los materiales en relación con el aumento del coste de la mano de obra. (La excepción parecen haber sido los comerciantes vascos, ya que las jarcias, que procedían de Vizcaya, aumentaron de precio igual que la mano de obra.)

(12) *Arte para Fabricar Naos*, Sevilla, 1611, pág. 95.

# EL CUERPO DE MAQUINAS EN LOS SUBMARINOS DURANTE LA GUERRA DE ESPAÑA (1936-39)

Antonio DE LA VEGA BLASCO  
Capitán de Corbeta

Las presentes líneas tienen como objeto dar a conocer a los lectores de esta Revista las vicisitudes de aquella parte del colectivo de la Armada, formado por los maquinistas que eran submarinistas durante la última guerra civil. A una profesión técnica unían una especialización todavía más precisa: el manejo y mantenimiento de los motores diesel, las baterías y motores eléctricos y, en general, del submarino.

El Cuerpo de Maquinistas estaba constituido en julio de 1936 por el escalafón del cuadro 1. En la primera sección, los empleos eran de general maquinista (general de brigada) a teniente, y en la segunda (a extinguir) los empleos eran: primer maquinista (teniente), segundo (alférez) y tercer maquinista (alférez graduado). La primera sección se nutría de la segunda por medio de una oposición y varios cursos en la Academia de Maquinistas de Ferrol.

## CUADRO NUM. 1

### 1.ª SECCION

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
1	General de brigada	58	—
4	Coroneles	58,5	1
5	Tenientes coroneles	57,4	—
15	Comandantes	53,4	6

### 2.ª SECCION

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
26	Primeros MQ	52	4

## BRECHA GENERACIONAL

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
34	Capitanes	39	16
21	Tenientes	36,2	5

Cant.	Empleo	Edad media	Sub.
38	Primeros MQ	38	13
111	Segundos MQ	36	35
252	Terceros MQ	28,3	36

Entre los pertenecientes a este Cuerpo había nada menos que 116 jefes y oficiales con el curso de Submarinos, distribuidos de la siguiente forma: 28 en la primera sección y 88 en la segunda (ver cuadro 2), de ellos 50 estaban embarcados en submarinos o destinos afines; ninguno pertenecía a la primera sección, cuatro eran primeros maquinistas destinados en tierra —tres en Cartagena en la Estación de Submarinos y Dique flotante y uno de Cargo en Mahón—; 15 segundos en submarinos y buque de rescate *Kanguro*, y 31 terceros, todos en submarinos. Del total, 29 quedaron en zona nacional y 86 en zona republicana, número elevado, mas recordemos que todos los submarinos y sus bases fueron republicanos. De un solo maquinista se desconoce en qué zona quedó y su trayectoria.

No es este el momento para estudiar el posible protagonismo de este Cuerpo en la guerra civil; no obstante, estos números pueden ser significativos: en zona nacional quedaron 216 hombres, de los que 173 se proclamaron nacionales, 39 republicanos y de cuatro se desconoce su afiliación. De los 291 que estaban en zona republicana, 279 siguieron leales a la República, dos fueron nacionales y de 10 se desconoce su adscripción. Es interesante el dato que 62 oficiales, a pesar de haber prestado servicio en la zona republicana, lograron continuar carrera después de la contienda, tras los correspondientes Consejos de Guerra. La edad, el empleo militar y la geografía influyeron notablemente en las decisiones.

En el cuadro número 3, se ha reflejado el destino de los maquinistas submarinistas después de la guerra civil. Conviene efectuar algunas consideraciones sobre los distintos apartados del cuadro. La Ley del 12 de julio de 1940 fue promulgada para reorganizar las escalas de los distintos Cuerpos y Armas de ambos ejércitos debido a que: *En el período actual de liquidación de la Guerra se han incorporado a las filas de los ejércitos... (personal) ...que por diversas causas no actuaron con las tropas nacionales.*

En virtud del artículo primero, se faculta —inapelablemente— al ministro correspondiente para pasar a la escala de complemento o a la de retiro, con la remuneración que corresponda, al personal de su jurisdicción que considere. Esta Ley fue aplicada con criterios más políticos y personales que profesionales, y no se piense que sólo al personal que había combatido en la zona republicana, sino también a aquél que lo había hecho en la nacional, como lo demuestran esos cinco submarinistas nacionales del cuadro 3 (esta Ley fue aplicada a 18 maquinistas que habían combatido en la zona nacional). La línea *Separados del Servicio* representa al personal que fue sometido a Consejos de Guerra y esa fue precisamente la pena impuesta. Cuando alcanzaron alguna pena de privación de libertad, están agrupados en la línea siguiente.

Ahora pongamos nombres a algunos números para conocer de forma personalizada las distintas alternativas y comprender mejor los terribles sufrimientos impuestos a estos hombres y a sus familias por las circunstancias de una guerra entre hermanos. A través de las historias que siguen, muy sintetizadas, veremos que destaca siempre la excelente preparación técnica de estos hombres.

CUADRO NUM. 2

(PERSONAL SUBMARINISTA)

		Total	Z. N.	Z. R.
Primera Sección	Coroneles .....	1	—	1
	Comandantes .....	6	3	3
	Capitanes .....	16	8	8
	Tenientes .....	5	3	2
Segunda Sección	1.º MQ. ....	17	4	13
	2.º MQ. ....	35	5	29
	3.º MQ. ....	36	6	30
Total .....		116	29	86

Se desconoce en qué zona quedó un 2.º maquinista.

**Los muertos en combate o acto de servicio.**

Este distinguido grupo podemos iniciarlo con el fallecimiento, mandando un batallón en Nonin (Oviedo), en el frente norte, el 14 de octubre de 1936, del segundo maquinista Guillermo Martínez López, quien por desear combatir en tierra desembarcó de la Flota en Santander y se presentó a Bruno Alonso pidiendo un puesto en el combate. Su muerte fue heroica defendiendo la posición encomendada. El general jefe de operaciones ordenó al auditor de guerra que instruyese el juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada por si hubiese lugar a ello. Corta fue la vida en la Armada de este ferrolano de casi treinta y cuatro años, ya que había ingresado en 1920, cuando trabajaba en su ciudad natal como aprendiz-meritorio mecánico con el jornal de 1,10 pesetas. Su familia eligió el exilio.

No fue Guillermo Martínez López el primer muerto en combate del Cuerpo de Maquinistas, un mes y medio antes, el 31 de agosto, había fallecido el primer maquinista Alicia Vázquez Hinojosa —curiosamente también combatiendo en tierra— en Llerena (Badajoz), o sea, en el frente de Extremadura. Alicia Vázquez es un personaje muy interesante del que algún día habrá que escribir más extensamente. Baste decir que estaba en Madrid, enfermo de pulmón desde 1930 y que fue voluntario a defender sus ideales. También era ferrolano, su padre fue el soldado de Infantería de Marina Juan Vázquez Lage. Otra familia que eligió el exilio.

El 17 de octubre de 1936 desaparece en aguas de Estepona el submarino *B-5* y con él su dotación y sus cuatro maquinistas: el de cargo, segundo maquinista Miguel Godinez AVECILLA; y los terceros Bartolomé Tudela Lorca, José Díaz Martínez y Joaquín Muñíos Rico; no se ha podido comprobar que este último fuese submarinista y, por tanto, no está contabilizado en los cuadros.

El submarino *C-3* fue uno de los primeros en salir a la mar aquellos tres días de julio, permaneció operando en el Estrecho hasta el 25 de agosto, cuando junto con los *C-4* y *C-5* navegó hacia el Cantábrico. El 12 de diciembre de 1936 se hundió en las proximidades de Málaga a causa indudablemente de una explosión interna, no pereció toda la dotación, ya que se salvaron dos hombres de los que se encontraban en la torreta. Sin embargo, perecieron todos los maquinistas: el segundo José Sastre Gabarrón y los terceros Miguel Palmer Bonet, Juan Baamonde López y Antonio Asensio Martínez.

La lista de submarinos perdidos se cierra con el *C-5*, el 30 de diciembre de 1936, en las proximidades de Ribadesella, sin dejar rastro ni supervivientes. Desaparecieron cuatro maquinistas más: el segundo Eusebio Fernández Vázquez y los terceros Mario Montenegro Vieites, Diego Martínez Oton y Mariano Sánchez Velasco, los dos últimos tampoco están contabilizados en los cuadros por la razón anterior.

Sólo un maquinista muere en combate formando parte del bando nacional y era de la primera sección: el comandante Manuel Cerdido Aneiros muere a consecuencia del hundimiento del crucero *Baleares* el 6 de marzo de 1938. Su destino le había llevado a su tierra natal, siendo jefe de máquinas del *Kanguro* solicitó cursar la especialidad de motores térmicos en la Academia de Maquinistas, lo que le fue concedido en el «Diario Oficial» del 2 de julio de 1936. El curso comenzaba el 10 de julio, ¿cuál habría sido su futuro si no cursa la instancia y se queda en Cartagena? ¿Habría ido de permiso a Ferrol? Interrogantes que se podrían plantear en casi todos los casos. Conviene decir que no murió en el combate; fue de los últimos en abandonar el barco junto a un alférez de navío y un fogonero; excelente nadador, llegó hasta uno de los destructores ingleses, pero allí, en el agua, ayudó a que fuesen izados a bordo otros hombres heridos a los que creyó más necesitados, hasta que por culpa de la corriente, el destructor se fue aproximando hacia el derrelicto que ya era el hermoso crucero y tuvo que separarse dando unas paletadas avante... en cuyo torbellino desapareció Manuel Cerdido.

### **Fusilados.**

Veamos ahora las muertes tristes de los fusilados o paseados lejos del combate. Seguiremos también un orden cronológico. El 3 de agosto muere en las matanzas incontroladas ocurridas en el castillo de la Mola en Mahón, zona republicana, por tanto, el comandante maquinista José Aguilar Carrión, gaditano. Era jefe del servicio de máquinas de la Base Naval Secundaria de Baleares. Su ascenso en febrero le condujo de forma voluntaria hacia aquella vacante.

El 11 de octubre de 1936 muere dando la espalda a la tapia del cementerio de San Fernando el segundo maquinista Francisco Baptista Florence; junto a él, le acompañaron otros dos que no eran submarinistas: los segundos Aquilino Pombo Ríos y Enrique Fernández García. Fueron asistidos en sus últimos momentos por el sacerdote Segundo Martínez Ojeda. Contra ellos no existió sentencia de Consejo de Guerra, estaban presos en el Arsenal y de allí fueron conducidos y abandonados en el cementerio. No se han podido encontrar las posibles causas, si es que alguna vez las hay, de estas muertes en sus actuaciones personales, sólo tienen un punto en común: eran los maquinistas más antiguos en sus barcos, respectivamente, *Elcano*, *República* y *Lauria*.

De nuevo un submarino emerge en estas páginas. El *B-6* fue hundido combatiendo con el destructor *Velasco* y el remolcador *Galicia*, el 19 de septiembre de 1936, a unas quince millas al norte de cabo Peñas. Los supervivientes fueron sometidos a Consejo de Guerra y murieron ejecutados once hombres, entre ellos los maquinistas segundos Juan Cumbreza González y terceros Fernando de la Pascua Galiano y Andrés Navarro Barcelona. El tercer maquinista Baltasar Zaragoza Nicolás, también condenado a muerte, fue indultado.

Como anécdota curiosa citaremos al tercer maquinista submarinista José Vilar Guerrero, que fue herido de consideración en este combate... a bordo del *Galicia*. Estaba destinado en el submarino *B-1*, pero al encontrarse éste en reparación en Mahón pudo salir de permiso hacia su tierra. Fue de los que pudo continuar carrera en la Armada, retirándose con el empleo de comandante.

Hay que esperar al final de la guerra para encontrar a dos maquinistas fusilados tras los correspondientes Consejos de Guerra. Ambos mueren en Cartagena: el comandante Benito Sacaluga Rodríguez lo hace el 30 de abril de 1939, condenado en la causa 4/39 de aquel Departamento. Había sido durante la guerra jefe de máquinas del acorazado *Jaime I* y director de la Escuela Naval Popular. Jefe de gran inteligencia y amplio prestigio, había participado en junio de 1931 en la Comisión de maquinistas que, por orden del ministro de Marina Casares Quiroga, debía estudiar y proponer la reorganización de las funciones encomendadas al Cuerpo. Junto a él murió el cabo de fogoneros Juan Escobar Rodríguez.

En cumplimiento de la sentencia de la causa 130/39 fue fusilado en Cartagena el 29 de julio de 1939 el primer maquinista Antonio Barrera Rodríguez. En julio de 1936 estaba destinado en Mahón con cargo de la Base Naval. Su hija, Encarnación Barrera Beardo, estaba casada con el del mismo Cuerpo Aquilino Pombo, cuya muerte hemos visto líneas arriba. Demasiado sufrimiento para una sola familia, la guerra en toda su crudeza marcará a este grupo de personas durante largo tiempo.

### Los que siguieron carrera.

De forma natural, quedan separados los que lucharon en el bando nacional y aquellos que lo hicieron en el republicano. Destacan en el nacional los

submarinistas que, progresando en el escalafón, llegaron al generalato: En 1936 el capitán José Albarrán Pardo ascendió a general de división, o sea, inspector del Cuerpo en 1948, permaneciendo en este puesto durante doce años. Natural de Ecija, Sevilla, era un experto submarinista y se había distinguido a bordo del *Peral* en la evacuación del personal civil de los peñones de Vélez y Alhucemas en junio de 1922, bajo el fuego de fusil y cañón enemigos. En estas operaciones también participaron los submarinistas *B-1* y *A-3*.

Hijo de Francisco Albarrán Roldán, carpintero, y de Antonia Pardo Gordillo, ambos de Ecija, José Albarrán es el ejemplo de hombre en gran medida autodictada y luchador. Nacido en 1896, a los quince años estaba ya trabajando como meritorio en un taller de armería; ingresó en la Armada como aprendiz maquinista en 1915. Sus innumerables servicios desbordan esta mínima crónica. El 18 de julio, en el empleo de capitán, era profesor de Tecnología mecánica y taller en la Escuela Naval Militar. A primeros de noviembre del mismo año estuvo de comisión en Italia, regresó el 5 de diciembre y el 21 de abril de 1937 lo encontramos en Sóller embarcado como maquinista más antiguo del flamante submarino *General Mola* (ex *Archimede*), con sólo cuatro años en sus cuadernos, cedido por la Italia de Mussolini. Y ya que citamos al *Mola*, diremos que su gemelo, el *Sanjurjo*, entregado cuatro días antes, en el mismo lugar, era el también italiano *Torricelli*. Su primer maquinista fue el vasco, de Deusto, Francisco Echevarría Bilbao. La guerra lo alcanzó siendo capitán en el *Juan Sebastián Elcano*, atracado en La Carraca. Participó asimismo en la comisión reservada en Italia junto con Albarrán y alcanzó en la posguerra el empleo de coronel. Son muchísimos los subordinados que lo recuerdan con gran cariño como hombre afable y perfecto caballero.

También llegó al generalato Angel Vázquez da Porta. El 20 de julio de 1936 estaba destinado, siendo capitán, de profesor en la Academia de Maquinistas a las órdenes de su director, el teniente coronel Evaristo Díaz Mauriz. Al frente de una sección de marinería defendió una de las puertas de la Academia, en la que siguió prestando sus servicios hasta el 31 de diciembre de 1938, cuando embarcó en el destructor *Císcar* como jefe de máquinas. También era vasco, había nacido en Bermeo en 1898. En aquella época, principios del siglo XX, ingresaba en el Cuerpo un notable número de vascos, sin duda debido a que la pujanza industrial de la zona producía hombres idóneos y bragados en la lucha con el metal y la máquina.

El maquinista Antonio Porta de la Grella, comandante en 1935, hizo la guerra en zona republicana, donde ascendió a teniente coronel en 1937, estaba destinado por Orden Ministerial, de 7 de junio de 1936, como auxiliar del Primer Negociado y Detall de Auxiliares de Máquinas y Fogoneros de la Sección de Máquinas, en Madrid. Es el único submarinista que pasó la llamada *depuración* sin problemas y que alcanzará el generalato.

Caso singular forman los tres maquinistas de la primera sección que estaban prestando sus servicios técnicos como *garantías* de las empresas constructoras de los cañoneros mejicanos, construidos por astilleros españoles para

aquel país; el *Potosí*, botado en Matagorda el año 1934, tenía a bordo en 1936 como instructor al comandante Bartolomé Tous Rotge, natural de Palma de Mallorca. Este maquinista se incorporó a la zona nacional a finales de 1938, siendo destinado al crucero auxiliar *Mar Cantábrico* como jefe de máquinas. Era un submarinista veterano, ya que había formado parte de la primera dotación del submarino *Peral* en 1917 y lo trajo desde Estados Unidos a España. Recordemos los nombres de sus compañeros, todos condecorados por aquel penoso viaje: primer maquinista, Francisco Hernández Segura; segundos, Antonio Hernández Guirao, Benito Sacaluga Rodríguez, Antonio Santos Candon, Antonio Barrera Rodríguez, Manuel Ortega Alvarez, y el tercero José Fontán Pose, o sea, ocho hombres de un total de 24 que componían la dotación. Subraye el lector que varios de estos nombres aparecen por distintos motivos en estas páginas.

Precisamente el 16 de julio de 1936, el capitán José Gilabert Pérez debía embarcar en La Coruña en el transatlántico *Magallanes* rumbo a Méjico, pero viendo el cariz que tomaban los acontecimientos en España optó por quedarse y se presentó en Ferrol, pasando a la Academia de Maquinistas. Naufragó en el crucero *Baleares*, y después estuvo embarcado casi un año en el *General Sanjurjo*. Parece ser el único maquinista con tres medallas militares colectivas por los sucesos ya citados: Ferrol, *Baleares* y *Sanjurjo*.

El santanderino Mario Corcuera Llantada, capitán maquinista, estaba en Méjico a bordo del cañonero *Querétaro*, y desde los primeros momentos intentó ayudar al bando nacional mandando información sobre buques y cargas de armas que salían hacia la península. Volvió a España en 1937 embarcando en el *Calvo Sotelo* y posteriormente en el *Canalejas*.

En el cañonero *Durango*, botado por la Unión Naval de Levante en 1935, estaba embarcado el primer maquinista retirado José Alonso García.

El capitán José Fontán Pose se encontraba de permiso en Ferrol, su tierra natal; recientemente destinado a la Jefatura de Máquinas de dicha Base, acababa de terminar la especialidad de motores térmicos —primera especialidad que existió—. A raíz de los acontecimientos, se presentó en su destino y fue enviado al *España* hasta su naufragio, y después al *Mar Cantábrico*. Lo hemos visto embarcado en el *Peral* en 1917, en este submarino, en tres años, efectuó 208 días de mar.

Otro de los maquinistas que siguió prestando servicios fue el comandante Eduardo Fernández Solmo, también ferrolano, subdirector de la Academia; como tal había acompañado a los alumnos de la especialidad de motores térmicos durante su viaje de fin de curso, en el que visitaron diversas factorías metalúrgicas, como lo demuestra la simple lista de nombres: Madrid, Barcelona, Sabadell, Bilbao, Reinosa y La Felguera. Fue nombrado jefe de máquinas del *Baleares*, donde naufragó. Tras su retiro en 1946 fue nombrado general de brigada honorario. Tuvo más suerte que el jefe de máquinas del buque gemelo, el *Canarias*, el comandante Andrés Lago Rico, que fue jefe de máquinas del crucero durante toda la guerra, asistiendo como tal a todas las operaciones de dicho barco, tan importante como fuerza fundamental de la

flota. Cuando se retiró por edad en el empleo de coronel en 1945, solicitó el ascenso honorífico al generalato. El Consejo Superior de la Armada, en su acta del 26 de noviembre de 1946, dictó que no procedía acceder a lo solicitado por *No considerar relevantes los servicios prestados durante la Campaña*. El lector ya habrá adivinado que dicho comandante tenía antes de la guerra vagos antecedentes de ideología izquierdista.

Otro distinguido jefe que demuestra con su vida que por el trabajo se pueden alcanzar los más altos puestos de responsabilidad y honor es Manuel Varela Porto, natural de Mugardos. Era de origen modesto, ya que su padre, Isidro Varela Pichel, era cantero de profesión. Cuando ingresó en la Armada en 1917, su domicilio era el Hospicio Municipal por fallecimiento de sus padres. Desde los 14 años estaba ganándose el sustento como aprendiz forjador en los astilleros de La Graña. Este maquinista ya lucía en su pecho una Cruz Roja del Mérito Naval por haberse distinguido al arreglar las averías sufridas en el *B-1* en aguas de Marín en 1930. En enero de 1936, tras superar estudios y oposición, alcanzó el empleo de teniente. Estuvo toda la guerra embarcado en el crucero *Canarias*. En marzo de 1937, cuando éste apresó al *Mar Cantábrico*, que procedente de Méjico venía cargado de armas, Manuel Varela formó parte de la dotación de presa, que apagando el fuego de a bordo y superando la dificultad de manejar una instalación desconocida, condujo el *Mar Cantábrico* al puerto de Ferrol, recibiendo por ello la Laureada de San Fernando colectiva.

Catorce maquinistas submarinistas, que habían prestado servicio en zona republicana, pudieron continuar su carrera al finalizar la guerra. Las causas que les formaron para determinar sus conductas, bien fueron sobreesídas o resueltas con absoluciones o ligerísimas penas. Para ello tuvieron que demostrar su ideología antes del 18 de julio o que durante la guerra habían actuado en quinta columna, y por supuesto que no habían prestado servicios relevantes en su zona y que no habían estado en puertos extranjeros, lo que les hubiera supuesto poder pasarse a la zona nacional. Los *avales* de personas afectas al bando nacional fueron fundamentales en la llamada *depuración*.

Aunque no sea importante para estas notas que estamos desarrollando, conviene precisar que por decreto de fecha 31 de julio de 1949 se crea el Cuerpo de Suboficiales, siendo conminados los maquinistas de la segunda sección a solicitar el pase a dicho Cuerpo, y recordemos que eran oficiales vivos y efectivos desde la reorganización de 1931 y poseían nombramientos de oficiales firmado por el jefe del Estado como era y es perceptivo. Ante esta situación, algunos abandonaron y pidieron el retiro, y los que quedaron con la esperanza de pasar en el futuro al Cuerpo de Oficiales, se enfrentaron con una selección más política que profesional, que algunos no pudieron superar, retirándose de mayores; otros, con más suerte, tras ser postergados algunos años, durante los cuales fueron adelantados por compañeros más modernos, pudieron por fin conseguir el empleo de teniente. Esta Ley fue aplicada con impulso político, a pesar de que no constase así en su letra; basta un ejemplo clarificador que es necesario trasladar pese a tratarse de un maquinista que no

era submarinista. El teniente Antonio Acosta Ruiz, ascendido en 1936, fue destinado en mayo al crucero *República*, en el que continuó hasta el final de la guerra, con un período de hospitalización, quizá significativo, desde el 15 de agosto al 4 de diciembre de 1936. En el «Diario Oficial» número 97, de 1941, asciende a capitán y se le retira de acuerdo con la Ley de 12 de julio de 1940 ... *por su actuación en el Movimiento Nacional*. Naturalmente hay que rectificar esta orden ministerial, y así se hace en el «Diario Oficial» número 140, anulando lo entrecomillado. Este oficial, tras diversos avatares, pudo continuar posteriormente su carrera y en 1956 estaba en Estados Unidos efectuando un curso sobre *control de calidad de productos petrolíferos*. Por otra parte, hay que hacer constar que era un maquinista muy condecorado por sus actuaciones en la guerra de Africa.

La Ley de 12 de julio fue aplicada tanto a republicanos como a nacionales. Curiosamente a tres de los cinco maquinistas submarinistas que habían combatido en zona nacional, también se les aplicó la Ley de 1 de marzo de 1940 de represión de la Masonería.

Una vez aplicada la Ley pasaron a la escala de complemento y sobre todo al retiro muchos de los maquinistas condenados a penas de menos de seis años, o que habiendo sido absueltos permanecían aún en el Cuerpo. Estos retirados buscaron refugio en trabajos afines, algunos en el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares (era necesario el visto bueno del ministro de Marina), en la Marina mercante o en centrales térmicas. Su trayectoria futura demostró fehacientemente sus dotes humanas y profesionales, aunque los tiempos no fueron fáciles para ellos durante muchos años.

### **Condenados en Consejo de Guerra.**

Diecisiete fueron los maquinistas republicanos condenados a diversas penas de prisión en los Consejos de Guerra celebrados a partir de 1939. Destacan los cinco condenados a reclusión perpetua, los doce restantes acumularon un total de ciento veintiséis años, distribuidos en dos condenas de veinte, una de quince, tres de doce y de seis años las restantes. Estas fueron revisadas en años posteriores y reducidas notablemente. Entre los condenados a cadena perpetua, el primer maquinista Manuel Ortega Alvarez, soltero, sin familia, natural de Utrera, no resistió la prisión y se suicidó. Había sido condenado a cincuenta y cinco años.

En la zona nacional fueron condenados dos terceros maquinistas a doce años de prisión cada uno: Elías Martínez Miras, que estaba destinado en Defensas Submarinas de Cádiz, se declaró republicano y, posteriormente, en 1945 le fue aplicada también la Ley de Represión de la Masonería. Había pertenecido a la Logia *Heracles* de Ceuta. Miguel Adrover Mateu fue condenado en la causa 156/36 iniciada por los sucesos ocurridos en el *Juan Sebastián Elcano*, atracado en La Carraca, ya suficientemente conocidos. Este maquinista, buen profesional, que hablaba inglés correctamente, había estado a

bordo del crucero *Blas de Lezo* en 1927 en aguas de Shangai, durante los sangrientos sucesos de China, formando parte de la escuadra *multinacional*, que protegía los intereses occidentales.

Después de la guerra trabajó en su profesión montando unos talleres mecánicos y de electricidad en la isla de Mallorca, su tierra natal.

### Los exiliados.

Dieciocho maquinistas eligieron el exilio al final de las hostilidades; unos pasaron a Francia, tras la ocupación de Cataluña, y otros se fueron con la flota a Bizerta. Sus vidas a partir de entonces son resumen y espejo de todas las de tantos españoles que a lo largo de nuestra historia tuvieron que vivir forzosamente fuera de su patria a causa de sus ideas políticas.

El capitán Tomás Acción Golpe, con nombre muy profesional, jefe de máquinas del crucero *Libertad* durante la guerra, desembarcó en Bizerta y tras permanecer en el campo de concentración de Maknassy pasó a Argelia, donde vivió hasta su muerte. También en Bizerta comenzó una nueva vida el primer maquinista Vicente Selles Vaello, trabajó en ferrocarriles, pesqueros e incluso montó una fábrica de lámparas; falleció en Túnez en 1957. Había sido jefe de máquinas del *Ulloa*.

Alfonso García Martínez, segundo maquinista, jefe de máquinas del *J. L. Díez* cuando este buque pasó el Estrecho, falleció en Méjico pocos años después. Las peripecias de los maquinistas Ginés Jorquera García y Julio Lizano Otín tras su paso a Francia fueron paralelas. Para poder salir del campo de concentración en el que la republicana Francia los tenía encerrados, se alistaron en una compañía de trabajadores, la número 117, que prestaba sus servicios en el Departamento de Nord, a unos 30 km. de Dunquerque; tras el ataque alemán, pasaron a Inglaterra, que los devolvió a Francia, huyendo de nuevo a Inglaterra y de allí a Casablanca, donde encontraron trabajo. Ambos fallecieron en el exilio.

Sudamérica en general y Venezuela en particular, acogieron con benevolencia e incluso cariño a muchos de ellos, tanto por afinidades políticas como por necesidad de técnicos cualificados. Ejemplo de ello fueron los terceros José Fernández Ortega, que tras navegar por todo el mundo se instaló en Venezuela, donde murió; José Fernández Santiago, que aunque vivió en Venezuela largos años pudo volver a España, falleciendo en 1972. El primer maquinista no submarinista Epifanio García González, masón, venerable de la Logia de Cartagena *Atlántida*, fue profesor de la Escuela Naval de Venezuela.



### **Conclusiones.**

Los números expuestos en el cuadro número 3 son por sí mismos lo bastante indicativos como para comprender la historia del grupo de hombres considerado. Sólo pudo continuar en la Armada algo más de un tercio del total, muriendo en combate 14 (once reflejados en el cuadro y tres no sumados por no constar que fueran submarinistas), de un total de 23 caídos en las mismas circunstancias durante toda la guerra; fueron apartados del Cuerpo 45 y 18 marcharon al exilio, con todas sus consecuencias humanas. Muchas familias tardaron largos años en volverse a unir y cuando lo hicieron, las personas habían cambiado, no habían evolucionado a la par. La mitad de los hombres considerados tuvieron que rehacer sus vidas, dejando la profesión militar que tan dentro llevaban, con sus normas, disciplina y orden. Tuvieron que trabajar en ambientes hostiles, radicalizados por la historia reciente en la que todas las familias habían sufrido. Algunos continuaron luchando en la segunda guerra mundial. Siete fusilados de un total de 23, también es un número elevado. Quizá no sea aventurado decir que los submarinistas, técnicos especializados, eran la vanguardia progresista en un Cuerpo progresista, claramente republicano, liberal y, a pesar de algunas actuaciones individuales, en general, no extremista.

# FONDOS CARTOGRAFICOS DEL MUSEO NAVAL DE MADRID

M.<sup>ta</sup> Luisa MARTIN-MERAS  
Jefe de Investigación del Museo Naval

El Museo Naval de Madrid recibió el grueso de los fondos del extinguido Depósito Hidrográfico de Marina y conserva una interesante colección de cartografía, fundamentalmente manuscrita, generada por las distintas comisiones hidrográficas emprendidas desde el siglo XVIII hasta finales del siglo XIX (1).

En 1797 se creó la Dirección de Trabajos Hidrográficos como ampliación del Depósito Hidrográfico que funcionaba aproximadamente desde 1770 en conexión con el Observatorio Astronómico y con la comandancia del Cuerpo de Pilotos. Se estableció así un centro, el primero de España y segundo de Europa, encargado de grabar y renovar las cartas marítimas, preparar y publicar las necesarias para la navegación y el comercio, así como los derroteros, cuadernos de faros y todas las obras marítimas que pudieran ser útiles a los navegantes.

El cambio de nombre establecido por la R. O. de 1797 no consiguió desterrar al original y el centro siguió llamándose indistintamente de una u otra forma hasta el año de 1906 en que se constituyó en Dirección de Hidrografía; el nombre de Depósito Hidrográfico se aplicó solamente al edificio donde estaba establecido.

En la R. O. de 1 de enero de 1800 se exponían los fines para los que se había establecido esta Dirección así como su organización y se disponía que, en adelante, todos los navegantes debían remitir a este centro las noticias hidrográficas que hubieran podido reunir en su navegación. En algunos casos era el mismo Depósito Hidrográfico quien instaba a la superioridad para comprobar *in situ* un dato determinado, necesario para la edición de las cartas e incluso para organizar expediciones hidrográficas en zonas carentes de los levantamientos suficientes para la seguridad de la navegación; este es el caso, entre otros, de las cartas del Mediterráneo oriental que levantó Dionisio Alcalá Galiano en 1802 (2).

La real orden decretaba también la utilización obligatoria de las cartas construidas en la Dirección de Trabajos Hidrográficos por las instituciones e individuos, tanto oficiales como particulares, que tuvieran relación con la navegación.

---

(1) Vigón, Ana M.<sup>a</sup>: *Los manuscritos del Museo Naval*. En «Revista de Historia Naval», núm. 5, 1984, págs. 65-88.

(2) *Cartografía náutica española en los siglos XVIII al XIX. Historia de la cartografía española*. Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Madrid, 1982.

La organización se basaba en: un director, un teniente de navío para el detall y la dependencia, y el examen y revisión de las obras hidrográficas; dos alféreces de fragata, primeros pilotos de la Armada, para el dibujo y construcción de cartas y planos; dos segundos pilotos, grabadores de cartas y letras; un depositario de existencias y un interventor de cuenta y razón. El Depósito Hidrográfico estuvo, en un principio, adscrito a la Dirección General de la Armada, aunque en el transcurso del tiempo pasó a depender de distintos organismos. La ley de reorganización de la Armada de 1908 deshizo la Dirección de Trabajos Hidrográficos y transfirió su cometido a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. La ley de 24 de noviembre de 1931 dispuso que los servicios hidrográficos estuvieran a cargo del Estado Mayor de la Armada, del Observatorio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

A consecuencia de esta orden, el edificio que ocupaba el Depósito Hidrográfico en la calle Alcalá pasó a pertenecer al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes y en 1932 los fondos que allí se albergaban pasaron al Museo Naval de Madrid, entre ellos la valiosa colección de cartas y atlas.

Las cartas náuticas y mapas del siglo XVIII de las costas de España y de las antiguas posesiones de Africa forman un conjunto de 1.000 documentos. Existen entre ellos algunos manuscritos originales de los levantamientos de Vicente Tofiño para el *Atlas Marítimo de España* (1787-1789), los trabajos del ayudante de ingeniero de Marina Manuel Salomón y del piloto Joaquín Camacho para el levantamiento en 1787-1789 de los puertos del Mediterráneo capaces de admitir buques de más de trece pies de calado.

Se encuentran también los distintos proyectos de construcciones portuarias realizadas o proyectadas para distintos puertos, sobre todo, en los Departamentos Marítimos de Cartagena, Ferrol y Cádiz, y los resultados de otras comisiones cartográficas llevadas a cabo en la Península Ibérica, entre las que podemos citar la del capitán de fragata Ignacio Fernández Flórez en las costas de Galicia en la segunda mitad del XIX y la Comisión Hidrográfica de la Península, iniciada en 1860 y mandada sucesivamente por José Montojo y Salcedo (1864-1876), por Rafael Pardo de Figueroa (1876-1887) y José Gómez Imaz (1888-1894) (3).

El fondo más importante lo constituye la colección de documentos de las antiguas colonias americanas y de Filipinas. Son casi todas cartas náuticas, aunque hay también mapas y planos del interior del continente americano de origen diverso, algunos de ellos proceden de las comisiones de límites en el interior de América del Sur. Otros mapas y planos, de carácter no marítimo, formaron parte del Gabinete Geográfico de la primera Secretaría de Estado que en 1795 mandó formar Godoy a los geógrafos Tomás y Juan López, reco-

---

(3) Sobre este tema, ver el documentado trabajo de Belén Rivera Novo en «Revista de Historia Naval», núm. 7, 1984, págs. 43-56.

giendo fondos de distintos archivos (4). Esta idea de Godoy no llegó a ponerse en práctica y los fondos recogidos estuvieron depositados en el Depósito Hidrográfico, único centro en España dedicado a reunir cartas y mapas para una posterior utilización práctica.

Algunas de las comisiones promovidas por la Armada se relacionan a continuación:

**América:**

Comisión de Límites en el Alto Orinoco, 1754-1761. Trabajos de Iturriaga y Solano y Bote.

Comisión de Límites de España y Portugal en América Meridional, 1781-1800. Trabajos de Aguirre, Inciarte, Oyarvide y Azara.

Comisión Hidrográfica de los archipiélagos de Chonos y Chiloé, 1786-1804. Trabajos de José Moraleda y Montero.

Comisión para la rectificación de los planos y cartas geográficas de Patagonia y Estrecho de Magallanes, 1785-1788. Mandada por Antonio de Córdoba.

Expedición científica alrededor del mundo, 1789-1794. Mandada por Alejandro Malaspina.

Expedición de las goletas *Sutil* y *Mexicana* para la exploración del estrecho de Juan de Fuca, 1792. Mandada por Dionisio Alcalá Galiano.

Expediciones y exploraciones en la costa NO de América:

Juan Pérez, 1774-1777.

Bruno Heceta y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, 1775.

Francisco Maurelle, 1775.

Juan Francisco de la Bodega y Cuadra e Ignacio Arteaga, 1779.

Esteban Martínez y Esteban López de Haro, 1788.

Salvador Fidalgo, 1790.

Francisco Eliza, 1792-1793.

Jacinto Caamaño, 1792.

Comisión para la rectificación de las cartas marítimas de América Septentrional y Antillas, 1792-1795. Mandada por Cosme Churrua.

Segunda comisión para la rectificación de las cartas marítimas de Antillas y Costa Firme, 1793-1804. Mandada por Joaquín Fidalgo.

Comisión de Guantánamo para el fomento de la costa E. de Cuba, 1794-1801. Mandada por el Conde de Mopox y Jaruco.

Expedición del Marqués de Casa-Tilly en América Meridional.

Operaciones militares en la isla de Santa Catalina y colonia del Sacramento, 1776-1777.

---

(4) Becker, Jerónimo: *El Gabinete Geográfico del Ministerio de Estado*, en «Revista de Geografía Colonial y Mercantil», V. 11.908, págs. 213-216; y del mismo autor *Los estudios geográficos en España*. Madrid, 1917, págs. 230-234.

Comisión de José del Río para la rectificación de la costa S de Cuba, 1801-1802.

Comisión de José de Hevia a la Florida, 1783-1786.

### **Pacífico y Filipinas:**

Expedición a la isla de Tahití, 1774. Mandada por Domingo Boencchea.  
Expedición a la isla de David, hoy de Pascua, 1770. Mandada por Felipe González Haedo.

Tres viajes de Juan de Lángara a Filipinas. Cartografía del Pacífico, 1765-1774.

Comisión de Juan de Casens a Filipinas, 1767-1770.

Comisión de Juan de Ibargoitia, que reconoció parte de las Marianas y Carolinas, 1801.

Comisión de Juan Lafita, 1802.

Comisión de Juan Bautista Monteverde, 1805.

Comisión Hidrográfica de Filipinas, 1835-1839. Mandada por José María Halcón y Mendoza.

Comisión Hidrográfica de Filipinas, 1870 y 1885. Mandada por Claudio Montero y Gay.

Le sigue en importancia y cantidad la colección documental, manuscrita en su mayor parte, de cartografía marítima de Europa, realizada por marinos y pilotos españoles, entre la que destaca la de los países mediterráneos y Portugal.

En 1789 fue comisionado por el Rey el capitán de fragata José Mendoza y Ríos a diversas capitales de Europa: Londres, París y Amsterdam, en particular, para adquirir toda clase de publicaciones relativas a temas navales con el propósito de formar una Biblioteca de Marina (5). De esta comisión procede una importante colección de mapas ingleses, bellamente grabados, de conocidos cartógrafos y grabadores, entre los que podemos citar a Cary, Kitchen, Bowles, Jefferys y Faden. De la misma procedencia son los aproximadamente ciento cincuenta atlas geográficos ingleses, franceses y holandeses verdaderamente excepcionales. Estos atlas constituyen la base sobre la que se ha ido formando una interesante colección de Atlas Marítimos.

El fondo cartográfico del Museo Naval que se completa con una esfera celeste, cuatro terrestres y dos armilares, se ha visto incrementado este año con la adquisición de un interesante globo celeste de Coronelli.

Dado que este fondo está compuesto en su mayor parte por cartografía náutica española de los siglos XVIII y XIX, se consideró conveniente iniciar una colección de reproducciones de todas las cartas náuticas importantes en la historia de la Cartografía, empezando por las portulanas y continuando con las

---

(5) Oficios de y para D. José Mendoza y Ríos sobre la formación de una biblioteca científica de Marina. Archivo del Museo Naval de Madrid, ms. 2.317, doc. 31.

de Ptolomeo, las procedentes de la Casa de la Contratación, portuguesas, holandesas, francesas, etc.

Hoy podemos enorgullecernos justamente de poseer una colección de fac-símiles y fotografías de tema cartográfico única en España. Existe también una biblioteca de apoyo para estudios cartográficos muy completa y actualizada, en la que pueden encontrarse no sólo los libros y revistas más importantes publicadas en España, sino también los procedentes del extranjero.

En años anteriores, cuando la afluencia de investigadores no era tan masiva como la actual, los fondos cartográficos se consultaban directamente y se proporcionaban las fotografías requeridas, a partir de un extenso archivo de negativos. Ante el evidente deterioro producido por la continua manipulación de las cartas, consultadas por un número creciente de investigadores, el Museo Naval firmó un acuerdo en 1981 con el Centro Nacional de Microfilm, dependiente de la Dirección de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, por el que dicho centro se comprometía, previo pago de las tarifas correspondientes, a microfilmar los fondos manuscritos del Museo y a entregar a éste un ejemplar. El Centro Nacional de Microfilm guardaría una copia de seguridad, y podría incluir estos fondos en su catálogo de reproducciones y proporcionarlos a los centros científicos que los solicitaran.

El principal problema que presentó este proyecto fue el gran tamaño de algunos de los documentos, lo que dificultó el transporte a los talleres que el Centro Nacional de Microfilm tiene en Alcalá de Henares.

Actualmente están a consulta 5.500 tarjetas de ventanilla que comprenden la totalidad de los fondos cartográficos manuscritos y grabados de América, Filipinas, Pacífico, África y España.

El resto de los fondos, compuesto por la cartografía náutica manuscrita de Portugal y países ribereños del Mediterráneo, como Francia, Italia y Grecia, que está en fase de catalogación y restauración, y el fondo de cartas inglesas y atlas, procedentes de la comisión de Mendoza y Ríos, no ha sido microfilmado, al suspenderse el programa con el Centro Nacional de Microfilm, debido a la reorganización interna de este organismo.

Los investigadores pueden servirse por sí mismos de las tarjetas de apertura y examinar los planos en un lector reproductor Rhône-Poulenc, modelo Regma LR A2, para tarjeta de apertura y bobina de 35 mm manual, cuyas características técnicas son:

Aumento:  $\times 14,5$  y  $\times 10$ .

Dimensiones de las copias: A2 (420  $\times$  594 mm); A3 (297  $\times$  420 mm); A4 (210  $\times$  297 mm).

Dimensiones de pantalla: 420  $\times$  594 mm.

Procedimiento de copia electrográfica con tóner en polvo, transformación de imagen latente, bi modo (negativo a positivo o positivo a positivo).

Velocidad copia: 8 copias A4/mm; 5 copias A2/mm.

Multicopia: hasta 20 copias.

Alimentación del papel: automática en bobina (297 mm ó 420 mm de

ancho). Alimentación de tarjetas de apertura: colocación automática con posibilidad de ajuste manual en X o Y.

Alimentación eléctrica: 220/240 V; 50/60 Hz.

Fuente luminosa: lámpara halógena 24 V, 250 m.

Consumo eléctrico: 600 W.

Dimensiones: ancho 0,71 m; fondo 0,94 m; altura 1,37 m.

Peso 215 kg.

Con este procedimiento los investigadores pueden disponer al momento de fotocopias de los documentos deseados, cuya calidad depende de las condiciones de conservación del original. Estas mismas tarjetas de apertura de 35 mm permiten la duplicación, bien para suministrarlas a otras bibliotecas, bien para obtener una copia fotográfica. Este concierto con el Centro Nacional de Microfilm, al que desde aquí agradecemos las facilidades y colaboración que nos ha prestado, ha resuelto el problema que teníamos planteado de deterioro de la cartografía debido a su excesiva manipulación tanto para su examen como para su reproducción.

Sin embargo, somos conscientes de que todavía queda sin abordar el problema de las copias en color. Las conversaciones que está manteniendo el Museo Naval con una fundación norteamericana tendentes a aplicar el disco óptico digital para el almacenamiento y recuperación de la documentación conservada en su archivo con motivo del V Centenario del Descubrimiento de América podrán solucionar, si prosperan, esta carencia.

A la vez que se ponía en marcha este programa de consulta y reproducción por medio de tarjetas de ventanilla, se acometía un proyecto sistemático de restauración de estos materiales, que aún continúa.

Se ha abordado además el proyecto de catalogación informatizada de la cartografía de España mediante un formato Marc, adaptado por personal del Instituto Geográfico Nacional, donde también se procesan los datos. Este proyecto, todavía en fase de realización, será el primero de una serie que pretende facilitar la investigación cartográfica.

# DOCUMENTO

Propuesta de D. José Marcos Bernardo de Quirós a D. Antonio Valdés y Bazán sobre el establecimiento de una Escuela Secreta de Náutica en el lago de Sanabria.

Transcripción:

Excmo. Sr.:

Señor:

En las extremidades del reino de León por la parte que confina con el de Galicia, en las cercanías de la Puebla de Sanabria, hay un lago el más a propósito que se puede imaginar para una Escuela Secreta de Náutica, pues su fondo es capaz de sostener el mayor buque de la Real Armada, con extensión suficiente para algunos vasos, no debiendo emplearse otros que los que justamente alcancen para las evoluciones manuales, respecto se halla distante del mar unas cuarenta leguas. Podrá también formarse con este motivo un nuevo plantel de marineros, lo que abrazarán gustosos los naturales por su miseria, y carecer de ocupación para mantenerse.

Me tomo el honor de pasar a V. E. estas noticias por si conducen en algo al Real Servicio y en defecto dígnese V. E. disimular benigno la osadía por el celo que la produce, pues nada deseo con más ardor, que el que nuestra Marina pueda contrarrestar al Pabellón Británico, como me lisongeo verlo conseguido por las superiores luces y discrección de V. E.

Tributo con la mayor humildad mi respeto a V. E., cuya vida guarde Dios muchos años. Barco de Valdeorras y abril 21 de 1786.

Exmo. Sr.

B. L. M. de V. E. su más reverente servidor.

Joseph Marcos Bernardo de Quirós.  
Excmo. Sr. D. Antonio Valdés y Bazán.

Coastm. or

for

Con las Costas y Comarcas del Reyno de Leon  
 por la parte q<sup>e</sup> confina con el de Gali-  
 cia, en las Cercanias de la Puebla de  
 Senabria, hay un Lugar el qual ayo  
 por lo q<sup>e</sup> se puede Imaginar para una  
 Escuela Seceta de Nautica, pues su fun-  
 do es Capas de Sostener el mayor bu-  
 que de la Real Armada, con extension  
 suficiente para algunos Vaso, no de-  
 biendo emplearse otros q<sup>e</sup> los q<sup>e</sup> justu-  
 mente alcanca para las Evolu-  
 ciones manales, respecto de halla distan-  
 te del Mar unas quarenta leguas.  
 podria Tambien formarse con este  
 nombre un nuevo plantel de Marin-  
 neros, los abaxaran gustos, los  
 naturales q<sup>e</sup> su omidia, y Carecen de

Ocupacion para mantenerse.

Me como el

Inven de pasar ad e. estas ornicias  
p si conducer en alyo al Real Ser  
vicio: y en defecto dignese v. e. diri  
mular benigno la oradia p el celo  
q la produce. pues nada deso con  
tra arden. q el q mesma Manera  
pueda Contrarrestar al Pannelon Bai  
tanico. como me hiongo Veah Consequi  
de p las Superiores Inces. y direccion  
de v. e.

Inhub con la mayor Incomidad  
mi respecto ad e. Cuya Vida qñe Du  
mi al Bares de Salcedas. y Abril 2  
de 1786

C. de m. s. or

B. L. de v. e. sumare  
breve scant

C. de m. s. or  
Antonio Balde y Beran  
Josef Acasos  
Bernardo Jimenez

# NOTICIAS GENERALES

## CONGRESOS Y SIMPOSIOS

1988-septiembre 12 a 14. Amsterdam (Holanda).

V Simposio Internacional *Boat and Ship Archaeology*.

Tema general: Carvel Construction Technique.

Las sesiones tendrán lugar en el Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart-Museum.

Para más información dirigirse a la Secretaría de dicho museo: Kattenburgerplein n.º 1. 1018 KK Amsterdam (Holanda).

1988-octubre 6 a 12. Sozopol (Bulgaria).

IV Simposio Internacional *Thracia Pontica*.

El tema general es el estudio de las concentraciones urbanas costeras en el Mediterráneo antiguo y sus relaciones por mar.

Lenguas oficiales: inglés, francés, alemán y ruso.

Para más información dirigirse a: Vencislav Popov. Centre d'Histoire Maritime et d'Archeologie Subatique. Sozopol 8130. Bulgaria.

1988-noviembre 14 a 16. Madrid (España).

Coloquio Internacional *Carlos III y su siglo*.

Organizado por el Departamento de Historia Moderna de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

Los interesados en participar con alguna ponencia, colaboración o comunicación, deberán comunicarlo antes del 15 de junio.

Para más información dirigirse a: Secretaría del Coloquio Internacional Carlos III y su siglo. Departamento de Historia Moderna. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense. Ciudad Universitaria s/n. 28040 Madrid.

1992-abril. Vancouver (Canadá).

*The Vancouver Conference on Exploration and Discovery*.

Patrocinada por el Departamento de Historia de la Simon Frazer Univer-

## NOTICIAS GENERALES

sity con motivo de las celebraciones del centenario de la llegada de Vancouver a la costa NO de América septentrional en 1792.

Para más información dirigirse a: Professor Hugh Johnston.

Department of History. Simon Frazer University. Burnaby. British Columbia. Canadá V5A 156.

## EXPOSICIONES

1988 julio 26-octubre 2. Sydney (Australia).

Exposición *Terra Australis: The Furthest shore*.

Organizada por The Internacional Cultural Corporation of Australia para conmemorar el bicentenario del descubrimiento en la Art Gallery of South Wales.

Estará organizada en tres grandes áreas: Historia, Geografía y Arte, y contemplará la imagen de Australia a través del mundo europeo, desde las míticas leyendas medievales a la presencia de españoles, holandeses, portugueses, franceses e ingleses; la actitud europea ante el aborigen; la cartografía y la iconografía botánica y etnográfica de los descubrimientos.

Para más información dirigirse a: Art Gallery of New South Wales.

Art Gallery Road. Domain. Sydney. Australia 2000.

## OTRAS NOTICIAS

La próxima conferencia del I.C.M.H (International Commission for Maritime History) tendrá lugar en España en 1990.

El tema general elegido será : *La nutrición en el mundo, comercio y transporte de víveres*.

Con la intención de que se difundan entre los especialistas los diversos campos de trabajo previstos para agrupar las ponencias que se reciban, damos a continuación un listado de los que se han establecido en principio: 1. Los comestibles a través de la Historia; 2. Conservación y almacenaje; 3. Transporte, navíos, navegación y técnicas; 4. Aspectos financieros, técnicas de financiación, economía internacional, puertos y relaciones comerciales; 5. Consecuencias del descubrimiento de nuevas rutas; 6. Problemática del transporte de alimentos por mar; 7. Los alimentos y su incidencia en la historia de las navegaciones.

Para cualquier aclaración o noticia sobre el tema, dirigirse a la Comisión Española del I.C.M.H., ubicada en el Museo Naval de Madrid. Montalbán, 2. 28014 Madrid.

## **Conmemoración del IV Centenario de la muerte de D. Alvaro de Bazán. Primer Marqués de Santa Cruz. 9 a 12 de febrero de 1988.**

En la madrugada del 9 de febrero de 1588 falleció en Lisboa D. Alvaro de Bazán y Guzmán cuando trabajaba en la preparación de la Gran Armada. La Armada ha querido conmemorar el IV Centenario de su muerte y honrar su memoria con diversos actos, celebrados en El Viso del Marqués, Granada y Madrid.

### *Granada.*

Los actos, que tuvieron lugar el día 8, fueron presididos por el alcalde y el comandante general de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante D. José Luis Torres Fernández.

En primer lugar se rindió visita al camarín de la Virgen del Rosario, en el convento de Santa Cruz la Real, entonándose la Salve Marinera.

En el salón de sesiones del Ayuntamiento se celebró a continuación un acto académico en el que el profesor Domínguez Ortiz elogió la figura del soldado y marino. El capitán de Infantería Hugo O'Donnell y Duque de Estrada realizó una breve exposición sobre la figura de D. Alvaro. Doña Casilda de Silva y Fernández de Henestrosa, Marquesa de Santa Cruz, pronunció unas emotivas palabras de agradecimiento a los organizadores, a las que siguieron las del contralmirante Fernando Bordejé y Morencos, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Posteriormente se procedió a la colocación de una placa en el lugar donde se levantaba la casa natal del gran Bazán. Como colofón en el palacio de los Córdova, que fue de los Duques de Montellano, se expuso una colección de libros y documentación referentes al tema, ofreciéndose a continuación un almuerzo.

### *El Viso del Marqués.*

El día 9, presidido por AJEMA, tuvo lugar el traslado de los restos del primer Marqués de Santa Cruz desde la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Asunción hasta el oratorio del palacio.

Una compañía de Infantería de Marina con bandera, banda y escuadra de gastadores rindió honores al Jefe del Estado Mayor, quien pasó revista a la Fuerza, siendo recibido a continuación por el clero a la puerta de la iglesia.

Cubierta con el estandarte de D. Alvaro y colocada sobre unas andas la arqueta con sus restos, portada por ocho marineros, fue colocada frente al altar mayor, donde se ofició una solemne misa cantada, interpretándose el Himno Nacional y la Salve Marinera.

Finalizada la santa misa se inició el cortejo con Cruz Alzada. Llegados al palacio, el director del Museo Naval, capitán de navío Ricardo Cerezo

Martínez, pronunció un elogio fúnebre, que reproducimos a continuación:

Sra. Marquesa de Santa Cruz:

Almirante:

Excmos. Sres.:

Sras. y Sres.:

Me cabe el honor de pronunciar, en nombre de la Armada española, las palabras de elogio en memoria de D. Alvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz, y de acogida en este palacio de El Viso de sus restos mortales.

Fue voluntad última de D. Alvaro de Bazán que sus restos descansaran definitivamente en el lugar que decidieran sus descendientes, y los actuales Marqueses de Santa Cruz, su familia natural, han estimado, en conformidad con la familia naval, que el más adecuado al deseo póstumo de D. Alvaro es la capilla de este palacio, símbolo de la grandeza de la España del siglo XVI y de quien mandó construirlo aquí, anclado en el mar de La Mancha, donde pensaba acabar sus días.

Efectuamos el acto del traslado hoy, a los 400 años justos del óbito de D. Alvaro, cuando la muerte arrebató al almirante en quien el Rey Felipe II depositó su confianza, poniéndole al mando de sus escuadras de galeras y armadas de bajeles para dirigir tantas y tan importantes empresas navales, realizadas siempre con éxito, lo que le hizo merecedor del Marquesado de Santa Cruz.

No va con el ambiente social de nuestra época exaltar glorias guerreras. Y parece natural que así sea cuando en tantas partes del mundo mueren a diario decenas de personas a causa de conflictos bélicos, a pesar de los esfuerzos que se prodigan para mantener la paz. Pero esto no impide, sino todo lo contrario, que rememoremos hechos imperecederos de la Historia de España, como los protagonizados por D. Alvaro en el cumplimiento de su deber, para defender a la patria, a sus pobladores y a la Cristiandad.

Alvaro de Bazán fue un marino profesional, un caballero del mar en el más noble y cabal sentido de la palabra, al extremo de renunciar a las comodidades que su rango y fortuna le podrían proporcionar, de entrega al servicio de la patria que difícilmente pueden comprender quienes se deslumbran por el atractivo de los bienes y de las comodidades materiales, aunque en lo hondo de la conciencia se percaten de las cualidades militares de quien Miguel de Cervantes, crítico denodado de las aventuras caballerescas, denominó con admiración *rayo de la guerra*.

Desde que inició su aprendizaje junto a su padre en el terrible combate de la ría de Muros, Alvaro de Bazán gozó del favor de la victoria. En las acciones de Aguer, Peñón de Vélez y río Tetuán, destruyó los refugios de

los piratas que arruinaban el tráfico marítimo español y asolaban las ciudades del litoral.

En Malta, su osada acción de socorro a los defensores de la isla sirvió nada menos que para consolidar la defensa de España y de la civilización occidental en el Mediterráneo ante la irrupción otomana hacia Occidente.

En Lepanto, acudió oportunamente con sus galeras a contener el ímpetu de las galeras otomanas en los lugares en los que flaqueaba la resistencia cristiana. El acierto de sus intervenciones durante la pelea fue causa principal de que la marea naval otomana se convirtiera en definitivo reflujo.

En Navarino, Túnez y los Querquenes, una vez más las galeras de Alvaro de Bazán eliminaron los focos de apoyo a la piratería que infestaba las aguas del Mediterráneo oriental, hiriendo gravemente el tráfico marítimo y las poblaciones costeras italianas.

En el Algarve y Setúbal operó con sus galeras en defensa del Rey de Portugal, Felipe II, elegido legalmente por las Cortes de Thamar; lo mismo que en las campañas de las islas Terceras, poderosamente defendidas con artillería y tropa, cuya conquista es ejemplo de la mejor destreza de mando naval en la mar y sobre la tierra que pueda exhibirse, incluso en nuestros días.

Esta fue la última gran batalla del Marqués de Santa Cruz; la victoria le fue fiel hasta que la muerte se lo llevó *venturoso y jamás vencido*, según reza la alabanza cervantina de D. Alvaro.

Bien conocía Felipe II la valía de D. Alvaro cuando le confió el cumplimiento de la empresa naval más arriesgada y difícil de su reinado, es decir, la de mayor trascendencia de la Historia de España. La empresa que el mismo D. Alvaro de Bazán aconsejó años antes al Monarca y éste desestimó guiado por su habitual prudencia. No existió falta de agradecimiento del Rey hacia quien tantas y tan afortunadas veces le sirvió. Hubo leal discrepancia del soldado con los planes del Soberano y el acatamiento a la voluntad del Monarca una vez cumplido su deber de manifestar libremente y con entereza la opinión que le dictaban su experiencia y fuero interno.

Pero de poco valdrían el valor, la entereza y las extraordinarias cualidades profesionales de D. Alvaro si no hubieran estado acompañadas de las expresiones de humanidad y atención que todo capitán debe dispensar a sus subordinados. No menos digno de consideración fue su trato con los hombres que a sus órdenes compartían los peligros de la mar y del combate, cualquiera que fuese su rango militar o posición social; *padre de los soldados*, añade en su alabanza Cervantes, soldado combatiente a las órdenes de D. Alvaro en repetidas ocasiones.

¿Qué más se puede agregar a lo dicho en esta breve alocución para darnos cuenta de la singular figura profesional y humana de D. Alvaro de Bazán sin repetir una vez más lo que han escrito historiadores y poetas, lo que han pintado artistas de renombre? ¡Ahí están escritas y representadas sus hazañas en los magníficos frescos que ornamentan las paredes y techos de este Palacio!

El recuerdo de Alvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz, ocupa un lugar tan destacado en nuestra memoria que hoy, más que figura histórica, es historia misma, escrita en los intensos 44 años de su vida que sirvió al Rey y a España; desde Muros, en 1544, hasta Lisboa, en 1588. Por eso al recibir sus restos mortales en el hogar que tan pocos años pudo disfrutar, es justo, como homenaje póstumo, recordar hoy sus sacrificados servicios a España, a la Monarquía hispánica del siglo XVI, a Europa, a la Cristiandad, y rogar a Dios que lo tenga en su gloria, junto a los familiares que le acompañan en su tumba.

¡D. Alvaro de Bazán!

Capitán general de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias.

Capitán general de la Armada de galeras de Guarda del Estrecho.

Capitán general de la Escuadra de galeras de Nápoles.

Capitán general de la Armada de galeras de España.

Capitán general de la Armada de ocupación de Portugal.

Capital general de la Armada de ocupación de las islas Terceras.

Capitán general de la Armada del Mar Océano.

Capitán general de la Felicísima Armada.

En nombre de la Armada y de todos los presentes, ¡Descanse en paz!

¡Viva el Rey!

¡Viva España!

Tras el desfile de la Fuerza ante los restos y la despedida de la bandera, se depositó la arqueta en el oratorio, levantando acta el notario naval de todo lo actuado.

A estos actos asistieron el consejero de Castilla-La Mancha, delegado del Gobierno, gobernadores civil y militar de Ciudad Real, presidente de la Diputación, alcalde y concejales del Viso, director de Relaciones Informáticas y Sociales de la Defensa, AJUCEN, miembros del Patronato del Museo Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval, director de la Academia de la Historia, directores de los museos militares y, naturalmente, la familia Santa Cruz, constituida por los Marqueses, sus hijos los Marqueses del Viso y el hijo mayor de éstos.

*Madrid.*

En la mañana del día 12 tuvo lugar en la plaza de la Villa y ante la estatua de D. Alvaro de Bazán la solemne colocación de una corona de laurel, acto al que asistió el Ayuntamiento, AJEMA, AJUCEN, Marqueses de Santa Cruz y El Viso y otras autoridades, así como numeroso público, sirviéndose a continuación en los salones del palacio de la Villa una copa de vino español.

# RECENSIONES

CEREZO MARTINEZ, Ricardo: «La expedición Malaspina» (1789-1794).  
Tomo I. Circunstancia Histórica del Viaje. Madrid: Ministerio de Defensa, Museo Naval y Lunweg Editores, 1987.

Presentada por S. M. el Rey, se ha publicado el primer tomo de la obra «La expedición Malaspina», realizado por el director del proyecto don Ricardo Cerezo Martínez.

Esta obra, que abarca la publicación de la parte más representativa de la documentación recogida por esta importante expedición, se presenta con la siguiente estructura:

- Tomo I. La circunstancia histórica del viaje (Presentación y plan de la obra).
- Tomo II. Diario de la expedición, de Alejandro Malaspina (2 volúmenes).
- Tomo III. Diario de la expedición, de José Bustamante.
- Tomo IV. Diarios varios de la expedición (Selección).
- Tomo V. Trabajos hidrográficos y diarios astronómicos.
- Tomo VI. Trabajos botánicos de Luis Née.
- Tomo VII. Trabajos del naturalista Tadeo Haenke.
- Tomo VIII. Trabajos geológicos y zoológicos de Antonio Pineda.
- Tomo IX. Sanidad, profilaxis y dietética.
- Tomo X. Aspectos artísticos de la expedición.
- Tomo XI. Noticia político-económica de los virreinos.
- Tomo XII. Apéndices.

El primer volumen de este ambicioso proyecto pretende y logra cumplidamente realizar una introducción al planteamiento general de la obra, presentándonos los antecedentes de la expedición, tanto españoles como extranjeros, junto con las circunstancias de la vida española en el siglo de la Ilustración. También realiza un profundo estudio de los planteamientos seguidos por Malaspina y Bustamante al presentar este proyecto al secretario del Despacho de Marina y de los objetivos perseguidos por la expedición, situándola en el lugar que le corresponde dentro del marco de las grandes expediciones del siglo XVIII. Asimismo, el autor, con muy buen criterio, realiza una somera exposición en la que nos presenta a cada uno de los miembros de la expedición, completando así este magnífico trabajo.

## *RECENSIONES*

La obra, realizada en el marco de conmemoraciones del V Centenario del Descubrimiento de América, viene a llenar un vacío que existía desde hace largo tiempo respecto a una de las más importantes expediciones del siglo XVIII español, poniendo a disposición del investigador y del aficionado, en una magnífica y cuidada edición, un material de consulta de incommensurable valor para el mejor conocimiento de la historia de la ciencia.

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.



