

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XI

1993

Núm. 41

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

DD

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, José Ignacio González-Aller Hierro, contralmirante.
- Vicepresidente y Director:* José Cervera Pery, coronel auditor. Periodista.
- Vocales:* Secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval, Juan Antonio Viscasillas Rodríguez-Toubes.
- Redacción:* Lola Higuera Rodríguez, Luisa Martín-Merás, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Isabel Hernández Sanz, Paloma Moreno de Alborán.
- Administración:* Ovidio García Ramos, comandante de Intendencia de la Armada, Cristina Sánchez de Neyra Espuch.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.<sup>a</sup> planta.  
28071 Madrid (España).

### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre 1993.

Precio del ejemplar suelto: 650 ptas.

### Suscripción anual:

España y Portugal: 2.600 ptas.

Resto del mundo: 30 \$ USA.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN-0212-467X.

NIPO: 098-93-009-2.

*Printed in Spain.*

CUBIERTA: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

## SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i> .....	5
<i>Papel del mar en la transferencia del legado cultural hispánico a las Américas</i> , por Carlos Novi .....	7
<i>La enseñanza náutica en Barcelona entre 1769 y 1939</i> , por Javier Moreno Rico .....	25
<i>La materia médica americana en la época de Colón</i> , por Fernando López-Ríos Fernández .....	47
<i>Los marinos de la flota soviética y la asistencia a la España republicana (1936-1939)</i> , por M. Monakov e Y. Ribalkin .....	61
<i>Don Miguel Lobo Malagamba en la escuadra del Pacífico 1868-1871</i> , por Pilar Ruiz-Fernández de Cañete .....	79
<i>La cuná de Álvaro de Mendaña</i> , por Amancio Landín Carrasco ...	97
<i>La Edad Media. Los años oscuros del poder naval. (Segunda parte)</i> , por F. Fernando de Bordejé y Morencos .....	101
<i>Documento</i> .....	123
<i>El Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, miembro de la Academia Belgo-Española de la Historia</i> .....	129
<i>Seminario, «Después de la Gran Armada: la historia desconocida (1588-16...)»</i> .....	130
<i>El coronel auditor José Cervera Pery, premio «Marques de Santa Cruz de Marcenado»</i> .....	133
<i>Noticias Generales</i> , por Lola Higuera Rodríguez .....	135
<i>La historia marítima en el mundo</i> , por Luisa Martín-Merás .....	139
<i>Recensiones</i> .....	141

## NOTA EDITORIAL

En este número de cara al verano, y en el que la REVISTA dobla ya la esquina de los cuarenta, el lector puede familiarizarse con una serie de temas de muy distinta urdimbre, ya que cada vez son, felizmente, más numerosas las aportaciones que de ilustres historiadores o estudiosos de la Historia nos llegan, lo que supone también un necesario incremento de paginación, evidencia sensible de que la REVISTA mantiene el rumbo deseado.

Un afamado historiador residente en Londres, Carlos Novi, nos ofrece el papel del mar en la trayectoria del legado cultural hispánico en las Américas, mientras que el profesor Moreno Rico analiza la enseñanza náutica en Barcelona entre 1769 y 1939. El tema colombino, que no se encuentra agotado ni mucho menos, revive en el interesante estudio del académico Fernando López-Ríos que contempla la materia médica americana en la época de Colón, y en un nuevo salto al tiempo, los historiadores militares rusos M. Monakov e Y. Ribalkin, ofrecen un aspecto inédito de la participación soviética en la última guerra civil española con su trabajo «Los marinos de la flota soviética y la asistencia a la España republicana».

El perfil de don Miguel Lobo Malagamba en la escuadra del Pacífico (1865-1871) contempla una atractiva panorámica, bien trazada por la historiadora Pilar Ruiz Fernández-Cañete, para que contraste igualmente en tiempo y distancia con el estudio que realiza el coronel Landín Carrasco sobre la cuna de Álvaro de Mendaña.

Tiene este número también una serie de noticias agradables encabezadas con la reseña del Seminario «Después de la Gran Armada: La Historia desconocida», que en el espléndido marco del Museo Naval alcanzó singular relieve, y se cierra con sus espacios habituales y la transcripción de un interesante documento que es una carta autógrafa del intrépido marino Alsedo Bustamante a su madre la marquesa de Villatorre.

Esperamos y deseamos que este número 41 —enjundioso de por sí— sea un agradable compañero, en estos meses estivales, de los que siempre parecen surgir inéditas corrientes de la Historia.

# PAPEL DEL MAR EN LA TRANSFERENCIA DEL LEGADO CULTURAL HISPÁNICO A LAS AMÉRICAS

Carlos NOVI  
Investigador Naval

## Preámbulo

Hace unos cuarenta años, el hispanista sueco Sverker Arnoldsson escribió un sucinto pero perspicaz estudio que tituló «Los momentos históricos de América». Es ésta una cuestión que había quedado un tanto olvidada pero que la celebración del Quinto Centenario ha puesto otra vez de moda, invitándonos a mirar «la Conquista» desde la perspectiva «los conquistados».

Arnoldsson puso entonces de relieve que existía una convicción generalizada acerca de la indiscutible y trascendental importancia del Descubrimiento. Convicción manifiesta, como decía él, «en todos los tiempos y en todas partes». Este sentir de muchos tiene por contrapartida una dura controversia, todavía muy viva, que discute la *significación*, es decir las consecuencias de la Conquista.

De ésta comenzaron a darse versiones diametralmente contrapuestas ya en tiempos de los primeros cronistas de Indias, siendo acaso típicas, por lo contradictorias, la de fray Bartolomé de Las Casas y la de Francisco López de Gómara.

Para el padre Las Casas, la Conquista fue origen de despoblación y estrago; fue exterminio de gentes pacíficas, que habían vivido una suerte de Edad Dorada, en estado de inocencia, hasta verse sometidas al yugo de la esclavitud y del trabajo forzado en minas, en las pesquerías de perlas o en las estancias.

En cambio, para López de Gómara, la Conquista fue conversión y evangelización de los infieles, con todas las consecuencias morales de tal conversión, como la desaparición de la poligamia, la sodomía y el canibalismo. Fue también la liberación de los indios que vivían antes oprimidos por sus crueles caciques.

No es nuestro cometido de hoy el entrar en esta particular y viva controversia, pero todo intento de analizar el *legado cultural hispánico* en las Américas ha de dejar constancia de testimonios coetáneos como los que acabo de mencionar, que nos han sido legados por los propios españoles.

La navegación y el comercio, *necesariamente marítimo* en nuestro caso, entre España y las Américas, las razones de su eventual organización y defensa, la eficacia del sistema finalmente establecido, son el objeto de la presente exposición dedicada a examinar concretamente el «papel del mar» en la transferencia del mencionado legado.

## La dualidad Corona/intereses privados

Ya antes de trasladarse a Barcelona desde Andalucía para rendir cuenta del Descubrimiento a los Reyes Católicos, sus soberanos, Colón les remitió desde Sevilla un memorial en el que exponía cómo deseaba encarar su segundo viaje.

Quizá la más significativa de sus propuestas, fue que se designara un solo puerto de la Península para todo el comercio entre Castilla y las Indias.

Colón proponía también implantar una estricta fiscalización del movimiento de naves y mercancías entre la Península y La Española, la isla que pensaba colonizar, y decía que en ella solamente se debía autorizar a uno o dos puertos para el comercio con Castilla. En 1498 Colón fundó Santo Domingo.

Los monarcas consintieron, y muy pronto se perfila un modelo monopolista del comercio marítimo con los dominios de ultramar, en el que se integran el interés de la *Corona* con los intereses *privados* en virtud de contratos que reciben el nombre de capitulaciones en Castilla y concesiones donatarias en Portugal.

Las monarquías medievales de la Península carecían de recursos para empresas de colonización, por lo que se había ido estableciendo durante los siglos de la Reconquista la costumbre de que el soberano otorgara las tierras conquistadas en señorío a individuos merecedores de la confianza real, que jurasen fidelidad a la Corona y, en nombre de ésta, se obligasen a conquistar y poblar.

Esta tradición centenaria se trasladó al mundo ultramarino, adjuntándole los requisitos de *descubrir* y de *tomar posesión* en nombre del soberano, rito que perduró hasta finales del siglo XVIII.

El hispanista aragonés Guillermo Céspedes del Castillo, que en su obra *América Hispánica* ofrece una visión objetiva y cabal de la historia de las Américas como parte integrante de la historia de España, describe con lucidez esta dualidad Estado-individuo en lo que él llama «la economía de la conquista».

Las obligaciones asumidas por la Corona mediante una capitulación eran todas ellas futuras y condicionadas al éxito de la conquista: exención de impuestos al conquistador, promesa, para el que se asentara, de dominio sobre las tierras y solares y disfrute de franquicias municipales como las de Castilla.

## El interés de los colonos

Cuando Colón se dio a la vela en demanda de La Española, a los seis meses del primer descubrimiento, llevó a su mando una flotilla de 17 naves y 1.200 voluntarios, entre los que viajaban sacerdotes, artesanos, labriegos y mineros. Fueron éstos los primeros colonos del Nuevo Mundo. Con ellos iban animales de granja y provisiones de semillas, aperos y herramientas diversas.

Viajaban a La Española con el doble propósito de evangelizar y de fundar lo que, en su imaginación, iba a ser una floreciente colonia castellana. Los propios monarcas, Fernando e Isabel, quedaban convencidos de que, además de ganar almas, la empresa recién comenzada iba a ser financiada por la producción del oro que, con tanta insistencia, había vaticinado Colón.

El inglés John R. Fisher, actual director del Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Liverpool, apunta que en la isla La Española pronto quedó muy claro que la obligación asumida por la Corona de proteger y convertir a la población indígena era incompatible con los intereses inmediatos de los colonos que, en opinión de muchos, solamente se podrían satisfacer utilizando a los indios como mano de obra esclava y buscando oro, dejándose de sentar las bases de una infraestructura económica de más largo plazo.

Otro autor, el brillante publicista e historiador español Felipe Fernández-Armesto, a quien debemos la reciente proeza de haber sacado a la luz una biografía de Colón que además de nueva es original, resume con brevedad y contundencia los dilemas que España tendría que resolver en América, de esta manera: «Eran tres dice, los distintos proyectos que se ofrecían a los conquistadores: ir a la extracción de un rendimiento rápido e irresponsable, acometer la ardua implantación de una utopía colonial, o asumir una misión “civilizadora”. Los españoles podrían chupar como sanguijuelas, construir como abejas o tejer una invasora tela de araña. Ni Colón ni ninguno de sus sucesores llegaron a resolver jamás estas inherentes contradicciones».

\* \* \*

### **Problemas exteriores: el «reparto del mundo»**

A los escollos de carácter interno de la empresa colonizadora se van a sumar, sin hacerse esperar, espinosas complicaciones de carácter exterior.

Antes de su llegada triunfal a Sevilla y luego a Barcelona, en 1493, un Colón reticente, que no sabía si era aún hombre libre o preso de calidad, tuvo que comparecer ante el rey de Portugal en el Monasterio de Val do Paraíso, lejos de la peste que reinaba en Lisboa.

Por la capitulación que había entre Castilla y Portugal, le dijo Don Juan II a Colón, «*aquella conquista* (las islas recién descubiertas) *le pertenecía*».

La mentada capitulación era el Tratado de Alcaçobas concluido ocho años antes (1479) para solventar conflictos entre castellanos y portugueses a lo largo de las costas atlánticas del África.

Los meses que siguieron al retorno de Colón a España fueron de frenética actividad entre Lisboa, Sevilla, Barcelona y Roma. Finalmente, ese mismo año de 1493, espoleado por Fernando el Católico, el papa valenciano Alejandro VI expidió su histórica bula *Inter Caetera* que «repartía el mundo» entre



las dos Coronas, trazando una divisoria en pleno Atlántico por la longitud que hoy sería el meridiano 38° W. El monarca portugués rechazó esa línea. Sus carracas, adujo, necesitaban más franquía por occidente para suestear con los vientos alisios hacia el sur de África.

A la postre, se firmó, en 1494, el *Tratado de Tordesillas* que corría la divisoria hasta 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde (posiblemente el meridiano 46° 35' W). Sin sospecharlo, los castellanos estaban cediendo a Portugal el futuro dominio del Brasil, inmenso territorio que irónicamente iban a descubrir los españoles años antes que los portugueses.

### Reacción internacional

Aquel «reparto del mundo» no iba con las ideas de Francia e Inglaterra, ni con las de Holanda. Como para probarlo, en 1497, Enrique VII de Inglaterra le dio patente a Giovanni Caboto para ir en busca de «islas del Brasil» al oeste de Irlanda.

Más tarde, Francisco I de Francia haría famosa la frase que dejó estupefacto al embajador de España, espetándole que «en el Testamento de Adán no encontraba ninguna manda a favor de Don Manoel ni de Don Carlos», sus primos los reyes de Portugal y España, a quienes él solía llamar «los especieiros de Europa».

En cuanto a los holandeses, no darían cuartel a las coronas española y portuguesa durante casi tres siglos.

En sustitución de la divisoria inventada por el papa, franceses, ingleses y holandeses trazarían en el Atlántico otra línea que mejor convenía a sus designios: «al oeste del meridiano de las Canarias y al sur del Trópico de Cáncer» cada cual navegaría por su cuenta y riesgo. Dicho en claro, para la navegación de Castilla no habría nunca paz en aguas extraeuropeas.

Por otra parte, como comenta con picante sorna británica el biógrafo de Francis Drake, George Malcolm Thomson, el Pacto de Tordesillas dejaba sin resolver otra dificultad: que «el Nuevo Mundo no se hallaba navegando en una sola dirección, sino en ambas».

Tan pronto como, un cuarto de siglo más tarde, la expedición de Magallanes, yendo por la derrota del oeste, llegó a las Molucas, chocaron violentamente españoles y portugueses.

\* \* \*

### La aparición del Pacífico

Entretanto, fue confirmándose durante los últimos años del siglo xv y comienzos del xvi la existencia, hasta entonces insospechada, de una masa continua de tierra interpuesta, de norte a sur, entre Europa y Asia. Corres-

ponderaría a Vasco Núñez de Balboa ser el primero en cruzar esa barrera terrestre en 1513 y descubrir el *Mar del Sur*, desde el istmo de Darien.

Conocida así la existencia del Pacífico, y con el empeño de hallar una derrota hacia Asia por el oeste, Castilla montó (casualmente el mismo año en que Hernán Cortés se adentraba en el México azteca) una ambiciosa expedición a la especiería patrocinada por la Corona, con criterios que revelan un notable cambio de actitudes desde la modesta expedición inicial de Colón, tan sólo veintisiete años antes.

Fernando de Magallanes salió del puerto andaluz de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 con cinco naos, 265 hombres y provisiones para dos años.

La epopeya de este viaje es capítulo obligado en los manuales de la historia de Chile. Recordemos, no obstante, que a los 37 meses de zarpar de Andalucía, solamente la *Victoria*, con 18 agotados tripulantes al mando de Juan Sebastián Elcano alcanzó el puerto de Sevilla.

En aquel fabuloso viaje los expedicionarios habían descubierto el que hoy, con justicia, llamamos estrecho de Magallanes; habían cruzado durante tres meses y veinte días el Mar del Sur, que nombraron *Pacífico* y, por vez primera, habían circunnavegado el mundo y hallado las Filipinas.

También habían alcanzado las islas Molucas, acaso las más ricas de todas las productoras de especias, pero ya tarde para Castilla. Los portugueses habían llegado nueve años antes.

Esta recién descubierta derrota marítima los españoles no podrían volver a utilizarla sin desencadenar graves conflictos con Portugal.

La última y decisiva partida la ganaron los portugueses con la firma del *Tratado de Zaragoza* (1529). Castilla solamente conservó en Asia sus derechos a las islas Filipinas (denominadas de San Lázaro por Magallanes), cedió las Molucas definitivamente a Portugal y centró su expansión en el Nuevo Mundo.

\* \* \*

Dice Céspedes del Castillo, con lo que parecerá desde aquí (Valparaíso) geocentrismo europeo, que los españoles realizaron la conquista del Nuevo Mundo «por la espalda», por el camino más largo y difícil, asentándose principalmente en la parte occidental de América donde existían civilizaciones indígenas más desarrolladas y ricas. Esto les llevó a instalarse —digamos nosotros— «de cara» al Pacífico.

Desde esta fachada pacífica de las Américas y con naves construidas en el Nuevo Mundo, los españoles montaron durante el siglo XVI y el primer lustro del siglo XVII las grandes expediciones transpacíficas que completarían la exploración de las Filipinas y finalmente dieron con una derrota de retorno a Nueva España.

Con ellas hicieron de la inmensa cara oculta del planeta un lago salpicado de nombres españoles. La más trascendental de todas ellas sería la dirigida

por Miguel de Urdaneta quien, en 1565, logró realizar con éxito en 135 días el tornaviaje desde la isla de Cebú en las Filipinas hasta Acapulco. Quedaba confirmada la *Vuelta de Poniente*.

Esta doble travesía del Pacífico desde Nueva España a las Filipinas y retorno, la mantuvo el «Galeón de Manila» durante unos 250 años. Se le dio el nombre de «Ruta de la Seda» lo que revela el extraordinario cambio operado en el comercio ultramarino de España desde el descubrimiento, unos 125 años antes.

\* \* \*

### Las vías marítimas del Imperio

En el brevísimo espacio de unos cuarenta años, después del primer viaje de Colón, la inagotable curiosidad de los navegantes salidos de la Península, y el intrépido arrojo de sus exploradores y conquistadores, pusieron a la disposición de la corona española en el Nuevo Mundo un imperio ultramarino que se extendía desde el México azteca por el norte, hasta los confines meridionales del Perú, el descalabrado imperio inca, lugar de fabulosas riquezas.

Las enormes distancias de ese imperio se aprecian mejor si se miden en días de navegación. La travesía desde la barra de Sanlúcar de Barrameda, donde el Guadalquivir desemboca en el Atlántico, hasta Portobelo en el istmo de Panamá, llegaría a variar, según las incidencias del viaje, entre 43 y 175 días.

El primer tramo, Península-islas Canarias, era el más corto, 10 ó 12 días, pero también el peor, dice el cronista Fernández de Oviedo, porque «es tempestuoso mar, en mucha manera..., e de más peligro». El resto de la travesía suponía otras 23 ó 25 singladuras.

La conservación y explotación de tan extensos y lejanos dominios van a depender completamente del mantenimiento, con seguridad, de un sistema de comunicaciones transoceánicas que unan a la metrópoli con sus nuevos reinos de ultramar.

Era imperativo, por razones de simple prevención, navegar en compañía y guarda para dar socorro al que llegara a necesitarla. De otro modo, la única forma de mantener contacto con tierra era enviar al puerto *amigo* más próximo *avisos* que, aun siendo bateles ligeros, podrían tardar días en llegar. Solamente navegaban aisladas las naos dedicadas a la trata de esclavos y las que llevaban productos perecederos, para los cuales la velocidad —en sí una forma de defensa— era tan importante como la seguridad contra un ataque.

### Flotas y puertos autorizados

La conocida protección del comercio marítimo organizando flotas que viajan en conserva se basó en métodos ya probados por la marina de Castilla

en su tráfico con los puertos del mar del Norte y del Báltico, por la de Aragón en el Mediterráneo y por las Armadas andaluzas en sus campañas de África y las Canarias.

La designación en las Indias de puertos autorizados para el tráfico peninsular se basó en la conveniencia geográfica y en las características defensivas del lugar.

En cuanto a la elección de Sevilla, dice el ya citado economista británico John R. Fisher:

«...primero como puerto principal y luego como el único autorizado a enviar naves a América, o a recibirlas (...) no fue consecuencia de ningún privilegio artificial, sino de una natural transferencia de autoridad, tanto administrativa como comercial, a la principal ciudad del sudoeste de España, entre cuyas ventajas naturales se incluían el ser puerto seguro, con un interior rico en agricultura y una eficaz estructura mercantil-financiera-artesanal, capaz de satisfacer las necesidades de la empresa americana».

Como las monarquías de Francia e Inglaterra, que gestaron sus grandes imperios en el siglo XVII, la monarquía española de los Austrias quiso reservar los beneficios del intercambio comercial con los dominios de ultramar exclusivamente para sus súbditos, e hicieron lo posible para excluir a los navíos extranjeros del intercambio comercial entre la metrópoli y los dominios americanos. Esta actitud, como veremos luego, también la mantuvieron los Borbones en el siglo XVIII.

A este respecto, sostiene Fisher, la sugerencia de los economistas teorizantes del siglo XVIII y de los historiadores autonomistas regionales del siglo XX de que en el siglo XVI se instituyó «un antinatural monopolio castellano-andaluz es algo fantástica».

\* \* \*

La extensísima red marítima que fue la savia del Imperio español era arriesgada y peligrosa por las dilatadas travesías oceánicas y compleja por los difíciles enlaces terrestres entre las zonas de producción y los puertos de exportación. Fue también costosísima. El precio de cualquier mercancía puesta en Sevilla, en sí más elevada que en el resto de Europa, se multiplicaba por cinco puesta en las Antillas, por diez en Nueva España y por 15 ó 20 en el Perú, según el destino.

En cambio, la red portuaria fue relativamente elemental hasta ya entrado el siglo XVIII, debido al escaso número de puertos autorizados.

Un solo puerto en la península, que fue Sevilla (luego Cádiz); un punto de reunión en Las Antillas, que fue La Habana; un puerto en la costa caribeña de sudamérica, que fue Cartagena de Indias, y los dos terminales de la derrota

atlántica: Nombre de Dios (luego Portobelo) en el istmo de Darien y Veracruz en Nueva España.

En el Pacífico, Panamá, que traficaba con el puerto limeño de El Callao y con Acapulco, el puerto novohispano que, a su vez era la cabecera del galeón de Manila, procedente del otro extremo del Pacífico.

En estos puertos se celebraban importantes y animadas ferias con ocasión de las llegadas de las flotas, a las que acudían los mercaderes coloniales durante el período de escala. Fue un sistema rígido y costoso que favoreció las prácticas monopolistas y en el que prosperaron ciertas oligarquías criollas.

### **Desequilibrio económico**

El descubrimiento, casi coetáneo, de riquísimas minas de plata en el Perú (Potosí, 1545) y en México (Zacatecas, 1546) y de yacimientos auríferos en Nueva Granada, que había originado un desequilibrio irreversible en favor del sector minero y en detrimento de los sectores agropecuarios y manufacturero de las colonias, dictó el contenido de las cargas transportadas. Ya en el siglo XVI se encamina a Europa hasta el 75 por 100 de la producción de metales preciosos, que representa el 95 por 100 de todas las exportaciones de la América española.

Por un tiempo, Andalucía, Sevilla y sus antepuertos se beneficiaron del monopolio y de su privilegiada posición geográfica, permaneciendo allí hasta un 20 por 100 de los caudales de oro y plata llegados de las Indias. El resto pasaba a Castilla que exportaba sus armas y tejidos a Vizcaya, proveedora de buques, efectos navales y productos férricos y a Madrid donde se recibían los tesoros que le estaban consignados al rey. De éstos, muy poco se quedaba en España.

El mal lo vieron ya, y criticaron, los llamados «arbitristas» del siglo XVI, como Martín González de Cellorico que describía así la aparente contradicción de aquel comercio:

«Y ansí el no haber dinero, oro ni plata en España, es por averlo, y el no ser rico es por serlo: haciendo dos contradictorias verdades en nuestra España...

La riqueza ha andado y anda en el ayre, en papeles y contratos, censos y letras de cambio... y no en bienes que fructifican».

(Memorial de la Política necesaria y útil para la restauración de la República de España, Valladolid, 1600).

Con lenguaje más sencillo, el clérigo fray Tomás de Mercado hacía la misma afirmación:

«Con poder [los españoles] estar los más ricos en el mundo por el mucho oro y plata que en ellos ha entrado de las Indias, están los más pobres porque son los que sirven de puente para pasar a los otros Reynos nuestros enemigos y de la Santa Fé Católica».

## Organización de las flotas y sus escoltas

Para la monarquía, la regular entrada de metales preciosos era esencial como lo era, para el comercio, el desarrollo normal de la navegación. La solución fue el despacho de flotas con escolta de la Real Armada, teniendo en cuenta las estaciones, duración de las travesías, las estadías y los enlaces terrestres.

En abril salía la Flota de Nueva España y en agosto se despachaban los galeones dedicados al comercio con el Perú.

A la altura de la isla Dominica se separaba de esta flota de los galeones una flotilla que tomaba la derrota de Cartagena en Nueva Granada, mientras el grueso del convoy seguía su rumbo hasta Nombre de Dios.

Las flotas invernanaban en las Indias. La primavera siguiente, en marzo o abril, los galeones visitaban La Habana para limpieza de fondos y reparaciones. Se procuraba el regreso simultáneo a España de las dos flotas juntas, dándoles tiempo para salir del golfo de México antes de comenzar la estación de los huracanes en agosto.

Por muchos imponderables esta sincronización fue difícil de conseguir y ya desde 1580 se organizaron salidas bienales desde Sevilla para soslayar la dificultad de aprontar las flotas de partida antes de estar de vuelta las del año anterior.

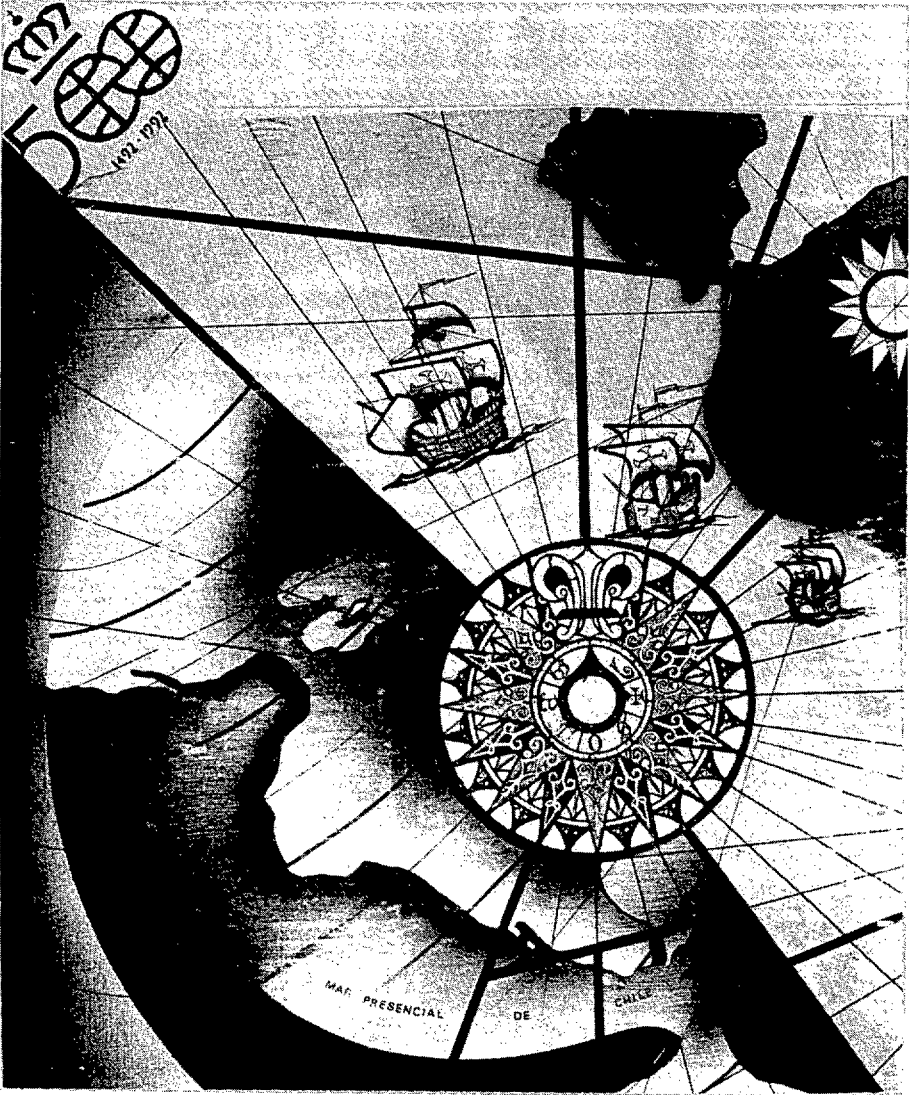
Daban escolta a estas flotas la *Armada de la Guardia de la Carrera de Indias* que operaba entre la Península y el Caribe; la *Armada de Barlovento*, cuya base era Puerto Rico (con navíos construidos en astilleros de La Habana) y la *Armada del Mar del Sur*, que operaba desde el puerto peruano de El Callao, con unidades construidas principalmente en Guayaquil, aprovechando las excelentes maderas de la región y los yacimientos naturales de brea y alquitrán.

Sobre esta *Armada del Mar del Sur*, la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, editó en 1987 un exhaustivo estudio. Sus galeones —se dice en él— fueron construidos con proyectistas, obreros, capital y materiales del virreinato, por lo que se la puede considerar la primera agrupación naval realmente americana.

## Transferencia tecnológica

La construcción de un navío de guerra fue y sigue siendo un reto tecnológico, industrial y financiero. Por ello, la botadura, en lo que era entonces «el otro lado del mundo», de grandes galeones armados con cañones fundidos en Lima (con cobre de Chile y estaño de Bolivia) demuestra hasta qué punto, ya en el siglo XVII, se había logrado una verdadera *transferencia de tecnología* desde España a sus reinos de ultramar.

Quizá sea el momento de señalar aquí que en 1587, o sea, un año *antes* de salir para Inglaterra «la Gran Armada» de 1588, se publicó en México el primer *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar, en todo lo que perte-*



*nece a su arte*. Este vocabulario náutico es el más antiguo de los impresos en lengua castellana y en cualquier otra lengua y su autor, el oidor Diego García de Palacio, lo unió a una *Instrucción Náutica* considerada también como la primera obra de construcción naval conocida.

\* \* \*

A su manera, la inmensa máquina naval y comercial montada por los Austrias fue eficaz, pero llevaba en ella el germen de su destrucción: la ruina de la marina mercante y la del poder naval.

Merece tenerse en cuenta la franca y mordaz crítica que de esta máquina ha hecho el historiador español, radicado en México, Juan A. Ortega y Medina en su obra «El conflicto angloespañol por el dominio oceánico».

«La rígida estructura económica, dice, fue la que contribuyó con suicida eficacia a la decadencia del Imperio español. La abusiva reglamentación y el concomitante monopolio oligárquico... condujeron al anquilosamiento y, con éste, a la arterioesclerosis económica total».

### El comercio interprovincial

En el Pacífico prosperará —con ramificaciones atlánticas— un floreciente *comercio interprovincial*, generalmente ilícito, al que acompaña el de *contrabando* entre América y Europa. Ya que se puede afirmar que los mercaderes indios reaccionaron con un olímpico desprecio ante las arbitrariedades de la Corona, dando por bienvenidos a toda clase de contrabandistas pacíficos.

En esto se identifican con sus compatriotas peninsulares. Es curioso leer en la clásica relación «Piratas de la América» de Exquemelin, que vivió con los bucaneros muy a pesar suyo, cómo, en más de una ocasión, los bucaneros lograban acercarse con sus canoas a los navíos españoles sin despertar sospecha en las víctimas, porque éstas creían que eran embarcaciones de contrabandistas.

Para abaratar las compras de manufacturas extranjeras, la tentación de abastecerse en los puntos de origen era inevitable. Se ha estimado que, en 1651, el 25 por 100 de la plata peruana salió sin registrar legalmente de El Callao. Por esas fechas, los puertos de la bahía de Cádiz, tan difíciles de vigilar, tenían bandas de *metedores* o contrabandistas profesionales que desembarcaban, o transbordaban directamente a buques extranjeros hasta el 30 por 100 de la plata procedente de América.

Destaquemos, sin embargo, el aspecto positivo de estos intercambios. Las rutas terrestres y marítimas de la plata constituyeron un sistema de comunicaciones de dimensiones mundiales que las colonias aprovecharon para dar salida a los excedentes de producción y para importar productos extranjeros.



Aunque fuera al margen del tráfico oficialmente autorizado, este comercio marítimo interprovincial se nutría de mercaderías coloniales para las que había siempre demanda, debido a la gran variedad de zonas climáticas de los reinos de Indias.

No perdamos de vista la *importancia y la influencia del mar* en lo que estamos diciendo.

Las condiciones de navegación entre Chile y Panamá, por ejemplo, contribuyeron a alentar los contactos comerciales porque los veleros encontraban siempre corrientes favorables y mar tranquila, eligiendo la estación propicia. El tornaviaje desde Panamá, dando bordadas con viento contrario, era más lento pero ofrecía seguridad.

Acapulco, cabecera del tráfico a Filipinas y término del camino real desde la ciudad de México, se benefició tanto del comercio transpacífico como del mantenido con el sur. Desde Acapulco, durante dos siglos, se fue realizando la sistemática colonización de las Filipinas.

Los virreyes tendían generalmente a identificarse con los intereses de la población criolla y española que gobernaban. España estaba lejos y silenciosa, salvo cuando llegaba alguna orden o instrucción nueva de la Corte. No era posible conducir los asuntos de Estado en virreinos tan grandes como Europa, esperando *el placet* del rey. Durante todo el período de gobernación española en las Américas rigió un pragmatismo que se resumía en la vieja fórmula «acátese pero no se cumpla».

No quiero con esto decir, ni mucho menos, que la Corona no impusiera su voluntad, sino que entre la orden y su cumplimiento había dilaciones, dudas, consultas, interpretaciones que —en general— suavizaban el golpe, si de golpe se trataba.

### La decadencia naval e imperial

Como el repunte de la marea montante, el apogeo de la *Monarquía Universal* pensada por Carlos V marcó el comienzo de un declive. Éste se inició reinando Felipe II, tanto en la mar, con el fracaso de la «Empresa de Inglaterra», como en tierra, con la rebelión permanente que los holandeses llaman «Guerra de los Ochenta Años» y de la que el hispanista Arnoldsson dice —probablemente con razón— que fue el «Flandes Indiano», aludiendo al «Araucano Indómito».

Los holandeses de las Provincias Unidas no solamente mantuvieron inmobilizados a los famosos Tercios de Flandes durante décadas, sino que montaron las más audaces expediciones de corso contra el Imperio en todos los océanos y construyeron su propio imperio colonial, arrebatando territorios ultramarinos a España y a Portugal.

Reinando Felipe IV, en 1626, el almirante Piet Heyn, al servicio de la *Compañía holandesa de la India Occidental*, capturó casi íntegra la flota de la plata de Nueva España, en viaje de regreso, en la bahía cubana de Matanzas, consiguiendo un botín calculado en 15 millones de florines.

Los sucesores de Felipe II no supieron aplicar el sabio consejo del rey prudente, que acaso leyera Alfred Mahan dos siglos más tarde:

«Todas las guerras se hacen por mar o por tierra, y el príncipe que no tenga potencia en el mar la posee muy imperfecta y manca, por grande que sea ésta en tierra».

El revés de Matanzas fue un caso aislado, pero Ortega y Medina no duda en afirmar que fue «el golpe definitivo que inició la decadencia naval española y de la cual nunca se recuperaría España».

El cercenamiento del imperio se ve ya en el Atlántico y notablemente en el Caribe durante el siglo XVII. Francia, Inglaterra y Holanda, que —al margen de su penetración en la América septentrional— habían ido instalándose en islas del Caribe alejadas de las derrotas comerciales, pero útiles para hostigar o tomar refresco, ya consiguen adquirir por conquista y cesión legal, islas mayores, estratégicamente situadas como Curaçao, Barbados, Guadalupe, Martinica y Santo Domingo. Han roto el monopolio hispánico del comercio marítimo en el Atlántico.

Las otras formas de desgaste de ese monopolio son el *contrabando*, al que ya hemos aludido y el bandolerismo del mar, sea éste bajo la forma de corso o de piratería, bucanería y filibusterismo. No hay puerto español de las Américas, primero en el Atlántico y luego en el Pacífico, que no sufra ataques, saqueos e incluso alguna larga ocupación a manos de los enemigos de España.

Frente a todos estos retos, la Corona se limita a medidas de consolidación. Son siempre medidas de naturaleza pasiva, actitud sin futuro para una potencia marítima. El sistema de convoyes «puso de manifiesto inmediatamente que España abandonaba en definitiva todo serio y continuado intento de carácter ofensivo; que renunciaba burocráticamente a seguir disputándole a las naciones protestantes el dominio del mar» afirma Ortega y Medina.

En tierra se resuelve el problema de los golpes de mano contra el litoral construyendo fuertes, aparentemente inexpugnables (como se hizo en Valdivia tras las incursiones holandesas) que son hoy objetos de curiosidad para el turista.

\* \* \*

### **El siglo XVIII.—La ruptura de los moldes**

La Centuria del Setecientos comienza para España con un cambio dinástico al fallecer en 1700, sin sucesión, Carlos II.

Con él se extingue la rama española de la Casa de Austria y se instaura en el trono de España otra dinastía extranjera, la de los Borbones, en la persona de Felipe V.

Este cambio origina una guerra europea con ramificaciones en América y, en España, una guerra civil en la que se perfilan escisiones que van a perdurar hasta la era contemporánea.

De la Guerra de Sucesión española (1701-1713) destacaré dos hechos que estimo precursores de lo que sucedería un siglo más tarde: el Almirante de Castilla se confabula con Inglaterra, revelando la actuación del más alto dignatario del reino que no estaba en causa una mera cuestión dinástica, sino la integridad misma de España.

El otro hecho es la ocupación de Gibraltar por los ingleses, una roca de la que ya no se iban a marchar. El poder naval de Inglaterra le ha permitido instalarse en un punto del propio solar español.

Acaso sea también simbólica otra fecha: el 12 de octubre de 1702, para evitar que caiga en manos de la escuadra del almirante Rooke, los españoles hunden la flota de Indias con su plata en la bahía de Vigo. Al otro lado del mundo, en la tranquilidad del Pacífico, Felipe V autoriza a los navíos de su aliada Francia a efectuar el transporte de los caudales del Perú. Los franceses inauguran así, comercialmente, la ruta del cabo de Hornos para eludir el bloqueo inglés.

Los puertos menores de Chile se convierten en depósitos generales de mercancías francesas, además de ser puertos de escala para reparaciones, aprovisionamiento y descanso de las tripulaciones francesas. La orientación tradicional de la navegación comercial peruana hacia el norte, vía Guayaquil-Panamá-Acapulco, se desvía hacia el sur, vía Chile.

Mediada la centuria, la Guerra de los Siete Años contra Inglaterra (1756-1763) se salda para España con una terrible humillación: los ingleses ocuparon La Habana y Manila.

De aquella humillación, se ha dicho, sacaron Carlos III y sus ministros el ímpetu necesario para instaurar las llamadas «Reformas Borbónicas», cuyo efecto será una transformación de las relaciones económicas de España con sus dominios americanos que perdurará hasta la invasión napoleónica de la Península.

En la señaladísima fecha, otra vez, del 12 de octubre de 1788, se promulga un *Reglamento para el comercio libre* que, efectivamente, abre el comercio con América a los principales puertos de España. Se rompe, por fin, el monopolio Sevilla-Cádiz.

El levantamiento de las «Trece Colonias de Nueva Inglaterra» contra su metrópoli, induce al rey de España por conveniencia militar más que por entusiasmo republicano, a apoyar a los independentistas. La proclamación de la Independencia de los Estados Unidos de América del Norte será un acontecimiento de incalculables repersusiones para España y para su imperio ultramarino.

El Tratado de Versalles (1783) dejó a Inglaterra con su escuadra intacta. Los Estados Unidos aparecen como nuevo peligro para la hegemonía de España en las Américas.

Cuando, en 1797, se abren a la navegación mercante «neutral» los puertos hispanoamericanos, el gran beneficiado es el nuevo vecino del norte, Estados Unidos.

Hubo entonces hombres de estado españoles que vieron ese peligro. Uno de ellos, el Conde de Aranda, que había sido presidente del Consejo de Castilla bajo el reinado de Carlos III y ministro de Carlos IV, llegó a sugerir que la Corona patrocinara una Federación de Estados Hispanoamericanos a cuyo frente se pondría a un miembro de la familia real.

Pero los acontecimientos se precipitan en Europa de manera vertiginosa. La revolución francesa (1789) origina tensiones irreconciliables en el cuerpo político español que trascienden a Hispanoamérica, porque la sociedad criolla vive directamente los acontecimientos de la Península. Su juventud sirve en la Armada y en el Ejército. Muchos españoles americanos amplían sus estudios en España.

Las «ideas» de la Enciclopedia (*la machine de guerre*) hacen mella en la lejana América hispana, conservadora y tradicionalista, pero también elitista. Sus intelectuales comparten las ansias y entusiasmos de los progresistas españoles.

Desde 1793 hasta la invasión napoleónica, España va a estar en guerra con Francia (1793-1795), con Inglaterra (1796-1802) y finalmente sumida en un conflicto que, como indica su nombre, era de supervivencia nacional: la Guerra de la Independencia.

Acaso uno de los últimos legados de España a las Américas, antes de la emancipación, fue el texto constitucional que redactaron en Cádiz, el único rincón del país libre de enemigos, unas cortes constituyentes en las que figuraban treinta escaños para diputados de los reinos y provincias de Indias. Fue la Constitución de 1812, que no llegó a aplicarse en España.

\* \* \*

Ha llegado el momento de cerrar mi exposición

En ella he procurado no apartarme del mar y de su papel como camino de unión entre España y lo que fueron sus dominios en ultramar. Al hacerlo, he querido resaltar aquellos aspectos del comercio marítimo entre las Indias y la Península que, en mi opinión, han dejado huella en lo que hemos de considerar, por lo menos en parte, el legado cultural hispánico en las Américas.

Lo que España tenía y podía llevar al Nuevo Mundo, lo llevó «por mares nunca antes navegados», abriendo caminos que unieron a la Península con los reinos de Indias primero, y luego con las Filipinas. Así, integraron al continente americano —antes aislado de Europa y de Asia— en la historia del viejo mundo.

La política imperial de considerar a los territorios de ultramar como nuevas provincias del reino, de poblarlos con gentes de la Península y de cristianizar a las poblaciones autóctonas, ha hecho de Hispanoamérica un mundo que comparte con España una lengua milenaria, el castellano, que era entonces portadora de una cultura europea y es ahora un idioma universal.

No me atrevo a decir que España implantara en América la religión católica, aunque ese fue el compromiso de la Corona española desde que Roma

sancionara las empresas colonizadoras con el sello de la evangelización. Pero sí me atrevo a afirmar que España (y Portugal) implantaron en este continente la tradición filosófica grecorromana y la ética judeocristiana, esencias ambas del modo de ser de la vieja Europa.

Esta afirmación no pasa por alto la existencia en América de grandes poblaciones autóctonas, cuyas culturas España nunca se propuso obliterar, salvo —es verdad— en los aspectos religiosos contrarios al cristianismo.

El celo evangelizador e integrador de la iglesia española respetó las tradiciones locales procurando adaptarlas a las costumbres cristianas. Del éxito de los *ministros de tan sancta obra*, dudaba el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo cuando escribía que, *son muy raros, aun rarísimos, aquéllos (indios)... que perseveran en la fe; antes deslizan della como el granizo de las puntas de las lanzas.*

Mas también decía Colón a los Reyes Católicos en una de sus cartas, quejándose de los malvados colonos que le tocaron en suerte en La Española, *que fuera gran bien tener en aquella isla a unos monjes devotos, antes para reformar la fe en los cristianos que no para dársela a los Indios.*

España introdujo en América la cultura más avanzada de la Europa de su tiempo y varias de las universidades hispanoamericanas figuran hoy entre las más antiguas del mundo. La «Suma» de Erasmo ya se imprimió en México en 1539. Desde el siglo XVI hasta nuestros días, los escritores de las Américas comenzaron a enriquecer la producción literaria de la lengua castellana, mientras se estudiaban y conservaban las lenguas autóctonas.

En el siglo XV la *cosmografía* y la *náutica* eran ciencias españolas y de España salieron los libros que sirvieron de guía a los navegantes y exploradores de aquella cuarta parte del orbe que se estaba descubriendo.

El afán de hacer progresar la cultura no cesó nunca y hasta en los momentos más azarosos de su existencia nacional, durante el setecientos que acabamos de analizar, España envió a los mejores oficiales de su Armada en misiones de vigilancia y estudio para no estar ausente de las grandes exploraciones científicas que montaban Francia y la Gran Bretaña, contribuyendo así al esfuerzo internacional que, finalmente, concluiría la cartografía del Pacífico y remataría el conocimiento total del Planeta.

#### OBRAS CONSULTADAS

- ARNOLDSSON, Sverker: *Los momentos históricos de América*. Madrid/Gotemburgo, 1956. Instituto Iberoamericano de Gotemburgo.
- BERNABÉU, Salvador: *El Pacífico ilustrado: Del Lago español a las grandes expediciones*. Madrid, 1992. Col. «Mar y América». Fundación MAPFRE AMÉRICA.
- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: *América Hispánica (1492-1898)*. Tomo IV de Historia de España. Dir. Manuel Tuñón de Lara. Barcelona, 1983.
- EXQUEMELIN, A. O.: *The Buccaneers of America*. Trad. del orig. holandés (1678) por Alexis Brown. Londres, 1969.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe: *Columbus*. Oxford, 1991.

## PAPEL DEL MAR EN LA TRANSFERENCIA DEL LEGADO CULTURAL...

- FISHER, R. John: *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. Madrid, 1992. Col. «América 92». Fundación MAPFRE AMÉRICA.
- PARKER, Geoffrey: *Spain and the Netherlands (1559-1659)*. Londres, 1979.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987. CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- ORTEGA Y MEDINA, Juan: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*. México, 1981.
- MENA, José María de: *Así fue el Imperio español*. Barcelona, 1992.
- THOMSON, George Malcon: *Sir Francis Drake*. Londres, 1979.

## REFERENCIAS VARIAS

- AGUADO-BLEYE, Pedro: *Manual de Historia de España (Vols. II y III)*. Madrid, 1975.
- ANZOATEGUI, Ignacio: *Cristóbal Colón: Los cuatro viajes del almirante y su testamento*. Madrid, 1946.
- ARRANZ, Luis (Ed.): *Cristóbal Colón: Diario de a bordo*. Madrid, 1991. Biblioteca Americana.
- AZCÁRRAGA, José Luis de: *El corso marítimo*. Madrid, 1950. CSIC, Instituto Francisco de Vitoria.
- CERVERA PERY, José: *La Marina Mercante española: Historia y Circunstancia*. Madrid, 1990.
- FUSON, Robert: *The log of Christopher Columbus*. Southampton, 1987.
- HIBBERT, Christopher (Ed.): *The Wreck of the wager. The narratives of John Bulkeley and the Hon. John Byron (1740 & 1768)*. Londres, 1983.
- LANDSTRÖM, Björn: *Columbus*. Nueva York, 1967.
- MANERA REGUEYRA, Enrique (et alia): *El buque en la Armada española*. Madrid, 1981.
- SPATE, O. H. K.: *The Pacific since Magellan (3 vol.)*. Camberra y Londres, 1988.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*. Madrid, 1991.
- ZARAGOZA, Gonzalo: *Los grandes descubrimientos*. Madrid, 1988.

## REVISTAS Y FOLLETOS

- HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ: *Significado espiritual del Descubrimiento*. En «Revista General de Marina». Tomo 219. Madrid, 1990.
- JUDGE, Joseph (et alia): *Columbus and the New World*. En National Geographic. Vol. 170, número 5. Washington, 1986.
- LÓPEZ-DAVALILLO, Julio: *El mundo en 1492 (Mapa histórico)*. Madrid, 1992.
- MARLEY, David: *Havana surprised: Prelude to the British Invasion, 1762*. En *The Mariner's Mirror* (Vol. 78, núm. 3). SNR. Exeter, 1992.
- ZULUETA, Julián de: *Health and military factors in Vernon's failure at Cartagena*. En *The Mariner's Mirror* (Vol. 78, núm. 2). SNR. Exeter, 1992.
- CHILE Y AUSTRALIA EN EL PACÍFICO: MAR DEL NUEVO MUNDO. Exposición en la Biblioteca Nacional de Chile (catálogo). Santiago de Chile, 1990.
- LA PALABRA DE ESPAÑA EN AMÉRICA. Exposición en la Biblioteca Nacional de Chile (catálogo). Santiago de Chile, 1990.
- EL REDESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO DESDE COLÓN HASTA HUMBOLDT (varios autores). Folleto OEA. Washington.

# LA ENSEÑANZA NÁUTICA EN BARCELONA ENTRE 1769 Y 1939

Javier MORENO RICO  
Profesor de Universidad

La Escuela de Náutica de Barcelona (ENB), que actualmente se denomina Facultat de Náutica y forma parte de la Universitat Politècnica de Catalunya, constituye, sin lugar a dudas, el elemento más importante de la cultura marítima de Catalunya. A lo largo de 222 años, desde el primer año de docencia en el curso 1770-71, únicamente paralizó su actividad entre 1808 y 1814 por culpa de la ocupación francesa. Seguramente existen muy pocas escuelas marítimas civiles en el mundo que puedan hacer gala de una tradición tan importante.

En el presente artículo, se expone una aproximación a las primeras diecisiete décadas de la historia de dicho centro docente, prestándose una atención especial al período comprendido entre 1850 y 1939 por ser el más desconocido.

## La Escuela Gratuita de Náutica de Barcelona (1770-1850)

En 1769, el piloto Sinibaldo Mas presentó, ante la Junta Particular de Comercio de Barcelona, un proyecto para constituir una escuela de navegación que ayudara a mejorar el nivel profesional de los marinos que, en aquellos momentos, presentaba graves deficiencias. Dada la oportunidad de la propuesta, la Junta acordó, el 16 de marzo de 1769, la creación de dicha escuela, decidiendo, además, que sería necesario, a partir del año siguiente, haberse examinado en la misma para poder mandar una embarcación. Como contrapartida a tal orden, la Junta también decidió que las enseñanzas que se impartieran en la escuela serían totalmente gratuitas (1).

La Escuela Gratuita de Náutica se mantuvo en funcionamiento hasta 1850, salvo durante el período de la ocupación francesa.

La formación de los alumnos comprendía un apartado teórico y otro práctico.

La parte teórica, según el plan presentado por Sinibaldo Mas en 1769, tendría una duración de dos años, durante los cuales se tratarían los siguientes asuntos:

- Reglas geométricas y cosmográficas.
- Demostración y construcción de elementos esenciales.
- Tratado de la esfera.

---

(1) Jordi Mones, *L'obra educativa de la Junta de Comerç*. Barcelona, 1987, 52.

- El manejo del globo con las operaciones que conducen a la navegación.
- La geometría con la utilización del compás.
- La geometría plana en general.
- La resolución de los problemas de astronomía aplicados a la navegación.
- La observación del Sol con los instrumentos correspondientes: cuadrante y octante.
- La resolución de las operaciones náuticas con el cuadrante de reducción.
- Sector o pantómetro, canon matemático de senos, tangentes y secantes naturales.
- Carta plana o reducida y de grados.

La distribución del tiempo lectivo se haría de la siguiente forma: 6 meses para la Geometría, Astronomía y Trigonometría; 6 meses para la observación de los astros y orientación; 10 meses para la Geometría euclidiana y la Trigonometría plana; 8 meses para los instrumentos de navegación; y un período de tiempo sin especificar para la Trigonometría esférica (2).

El curso comenzaba el primero de septiembre y finalizaba a finales de julio. El maestro impartía dos horas de clase por la mañana y otras dos por la tarde. Los alumnos estaban clasificados en cinco grupos y pasaban de uno al siguiente mediante una prueba que realizaban delante de los comisionados de la Junta.

La parte práctica consistía en la realización de dos viajes redondos a América o al norte de Europa (3).

Dada la existencia de otras dos escuelas en Catalunya, en Mataró y Arenys, la mayor parte de los inscritos en la de Barcelona procedían de la propia ciudad, o bien de las comarcas situadas al sur y en el interior.

La edad mínima para ingresar en la Escuela era de 14 años.

Los profesores que trabajaron en la escuela en esta primera etapa fueron:

- Sinibaldo Mas.—Nació en la población de Torredembarra en 1736. Comenzó a navegar muy joven y fue capturado dos veces por los corsarios argelinos e ingleses. Entre sus navegaciones, destacan los viajes a Asia. Obtuvo el certificado de Primer Piloto en la Escuela de Cartagena el 6 de enero de 1769. Se mantuvo como primer maestro de la Escuela Gratuita hasta su muerte acaecida el 31 de julio de 1806.
- Jaume Tutzó.—Fue contratado como segundo maestro en 1779, pero ceso casi inmediatamente para embarcarse de capitán en la fragata *San Francisco de Paula*.

---

(2) Jordi Mones, *L'obra...*, 59.

(3) Robert Fernández i Elena Sierco, «Ensenyament professional i desenvolupament econòmic: l'Escola de Nàutica de Barcelona» en *Recerques/15*. Barcelona, 1985, 7-31.



- Manuel Sans.—Primer piloto, ingresó como profesor auxiliar en 1782. La Junta de Comercio le publicó unas «Tablas de navegación Astronómica» (1795). Ascendió a Segundo Maestro en 1798. El 10 de abril de 1818 fue nombrado director y permaneció en dicho cargo hasta su muerte en 1828.
- Fray Agustín Canellas y Farreras (1765-1818).—Estudió filosofía en el seminario tridentino de Barcelona y náutica en la Escuela Gratuita. En 1803, ingresó en la Real Academia de Ciencias Naturales y Artes de Barcelona, de la que más tarde fue nombrado censor. En 1805, fue designado por el gobierno español para auxiliar a Pierre-François André Méchain en los trabajos geodésicos que este debía realizar en Catalunya y al año siguiente sustituyó a Sinibaldo Mas como director de la Escuela de Náutica. Participó activamente en la guerra de independencia contra los franceses; acabada ésta, se reintegró, en 1814, a su cargo de director de la Escuela de Náutica, publicando en 1816 unos «Elementos de Astronomía Náutica» en dos volúmenes. Y en 1817 fue designado por la máxima autoridad territorial para estudiar la viabilidad del proyecto de un canal del río Llobregat que regara todo el llano de Barcelona (4).
- Onofre Jaume Novellas y Alabau.—Nació en 1787. Estudió filosofía en el Seminario Conciliar de Vic. En 1807, inició los estudios de náutica que no finalizó hasta después de la guerra de independencia. Tras la muerte de fray Canellas se le designó segundo maestro, lo que significaba enseñar los conceptos básicos de geometría y aritmética. El año 1819 fue aceptado en la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona donde leyó la memoria titulada «Memoria sobre la necesidad de la Óptica y Cosmografía para el acierto en la dirección de las naves». Aquel mismo año, la Junta de Comercio le designó para ejercer la cátedra de Matemáticas, compatibilizando dicha faena con la enseñanza en la Escuela de Náutica hasta su muerte. En 1835, la Real Academia le responsabilizó de la cátedra de Astronomía. También ocupó provisionalmente la cátedra de Matemáticas sublimes en la universidad de Barcelona (5).
- Carlos Maristany.—Este piloto ingresó como profesor ayudante en 1827. Fue director desde 1828 hasta que renunció en 1834.
- Ezequiel Calvet.—Ingresó como director en 1834 procedente de la Escuela de Náutica de Mataró. Cesó en su cátedra el 30 de julio de 1850 por haber sido nombrado segundo comandante del Tercio. En colaboración con José Bonet publicó una colección de «Tablas Náuticas y Logarítmicas».

(4) VV.AA., *Diccionario histórico de la ciencia moderna en España, Vol. I (A-L)*. Barcelona, 1983, 164 y 165.

(5) Frances Xavier Barca i Salom, «Aspectes de l'obra manuscrita d'Onofre J. Novellas (1787-1849)» en M. Valera y C. López Fernández (eds.), *Actas del V Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, Tomo II. Murcia, 1991, 1.359 y 1.360.

Inicialmente la Escuela se instaló en un local cedido por un carpintero de ribera del barrio portuario de la Barceloneta y posteriormente, en el año 1791, se trasladó al edificio de la Lonja que era propiedad de la Junta de Comercio. Parece ser que la situación fue bastante precaria tanto en un lugar como en otro (6).

### **La Náutica como enseñanza profesional del Estado: la Escuela Completa de Náutica (1850-1861) y la Escuela Profesional de Náutica (1861-1869).**

Las atribuciones docentes de la Junta de Comercio comenzaron a zozobrar con la creación del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas en 1847. Por un real decreto del 4 de septiembre de 1850 se decidió a la creación de las Escuelas Industriales en las ciudades más importantes de España. La Escuela Industrial de Barcelona se puso en marcha por una real orden del 24 de marzo de 1851, acordándose que la Escuela de Náutica quedara integrada en la misma junto a las enseñanzas industriales y comerciales (7). La Escuela pasó a denominarse «Escuela Completa de Náutica de Barcelona».

La ley de Instrucción Pública de 1857, clasificó la ingeniería industrial como enseñanza superior (Artículo 47), pero catalogó a la formación náutica como enseñanza profesional (Artículo 61).

Por decisión superior, el 17 de julio de 1861 la Escuela de Náutica fue separada de la Escuela Industrial y pasó a depender directamente del Ministerio de Fomento, adoptando la denominación de «Escuela Profesional de Náutica de Barcelona».

La revolución de 1868 acarreó un cierto desinterés gubernamental por las enseñanzas náuticas que concluyó con el abandono definitivo de las mismas en 1869.

Tras su incorporación a la Escuela Industrial en 1851, las enseñanzas de náutica quedaron estructuradas, en Barcelona, de la siguiente forma:

*Primer año:* Aritmética; álgebra hasta las ecuaciones de segundo grado inclusive; progresiones y logaritmos (diaria). Dibujo lineal (diaria). Geografía (tres lecciones semanales).

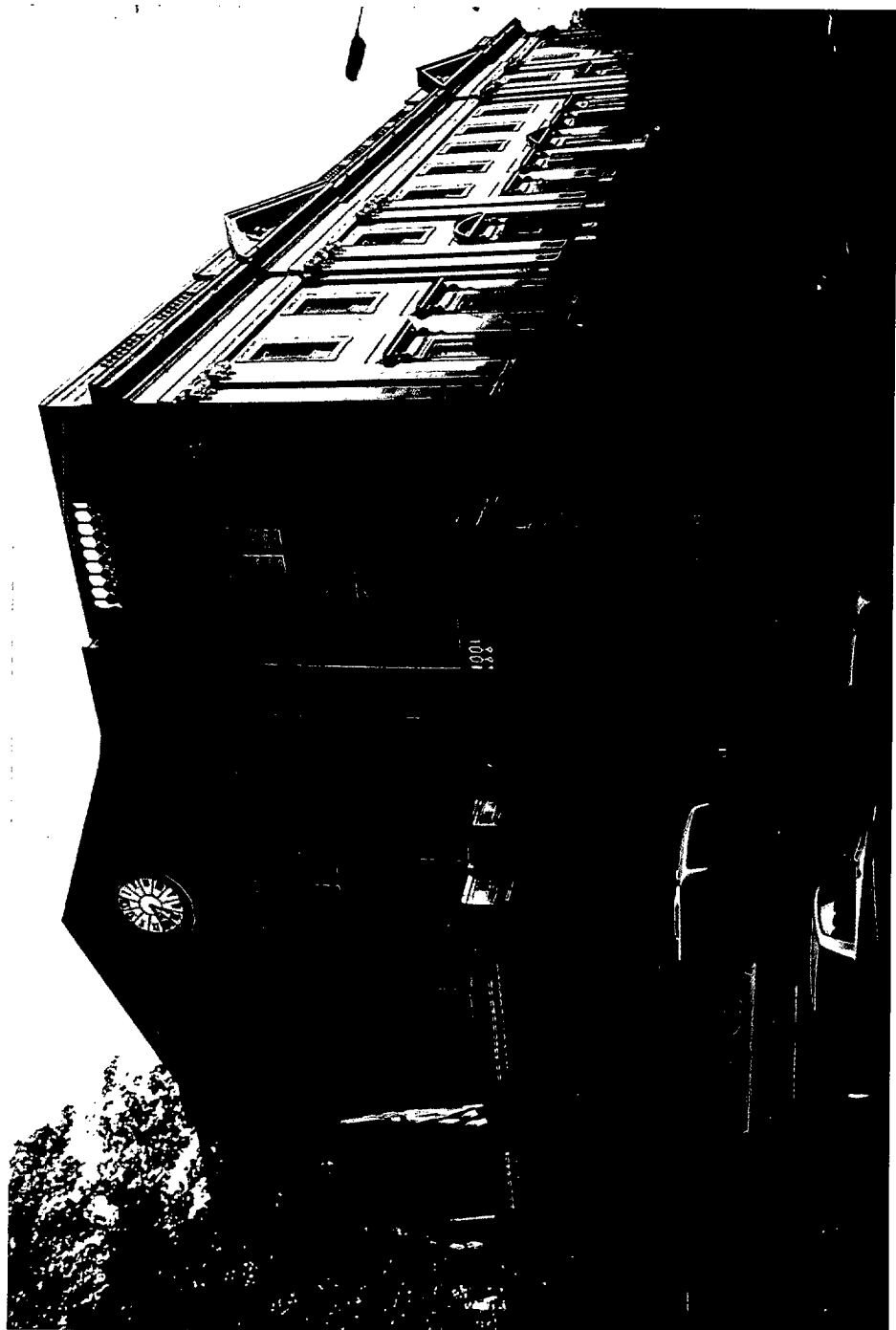
*Segundo año:* Geometría en la parte más esencial para esta carrera; las dos trigonometrías y algo de curvas, con ejercicios sobre la tabla de logaritmos y manejo de las tablas (diaria). Dibujo geográfico (diaria). Complemento de la Geografía política, particularmente la de España y la Astronomía o Cosmografía (tres lecciones semanales).

*Tercer año:* Pilotaje y maniobra (diaria). Física (diaria). Dibujo hidrográfico (diaria) (8).

(6) Jaime Carrera Pujal, *La enseñanza profesional en Barcelona en los siglos XVIII y XIX*. Barcelona, 1957, 63.

(7) *Datos sobre la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona*. Barcelona, 1886, 8.

(8) *Reglamento de la Escuela Industrial Barcelonesa, aprobado por S. M. en Real Orden de 23 de septiembre de 1852*. Barcelona, 1852, 13.



La Lonja, sede de la Junta de Comercio. Albergó la Escuela de Náutica entre 1791 y 1852, y de 1869 a 1918.

Por su parte, la ley de Instrucción Pública de 1857 señalaba, en su artículo 65, que los estudios de náutica comprenderían las siguientes materias:

- Aritmética, álgebra, geometría y trigonometría.
- Geografía física y política.
- Física experimental.
- Cosmografía.
- Pilotaje y maniobras.
- Dibujo lineal, topográfico, geográfico e hidrográfico.
- Estudios prácticos en los buques.
- Geometría descriptiva con aplicación a los buques.
- Elementos de mecánica aplicada, y resistencia de materiales
- Construcción y arquitectura naval.

En el artículo 66, se decía que la carrera de náutica se dividiría en dos secciones: la de pilotos y la de constructores navales. También se afirmaba que un futuro reglamento concretaría la estructuración de los estudios. La sección de constructores navales no entró jamás en funcionamiento y el reglamento tampoco llegó a realizarse.

Durante estos años trabajaron en la escuela los siguientes maestros:

- José Bonet y Vinyals: nació en Barcelona el 14 de julio de 1813; cursó las Matemáticas, la Física y la Náutica en la Escuela de la Junta de Comercio entre los años 1826 y 1829. Sin conseguir el título de piloto, estableció, en el curso 1829-30, una academia para la preparación de los alumnos que tenían que examinarse para pilotos. En 1835, fue nombrado profesor sustituto de Cosmografía y Pilotaje de la Escuela de Náutica. Al cesar Ezequiel Calbet, en 1850 pasó a catedrático interino y el 1 de agosto de 1851 fue nombrado en propiedad. El 29 de septiembre de 1852 el ministro de Marina le concedió la graduación de alférez de fragata y el 5 de diciembre de 1854 la de alférez de navío, como premio a sus trabajos náuticos. Falleció el 20 de septiembre de 1870 (9).
- Joaquín Bonet y Vinyals: nació en Barcelona el 1 de enero de 1822. El 1 de octubre de 1833 se matriculó de Dibujo, Cálculo Mercantil y Teneduría de libros en la Escuela de Nobles Artes de la Junta de Comercio. Posteriormente, estudió Náutica y consiguió el título de piloto a la edad de 15 años. Entre 1838 y 1840 cursó las Matemáticas en la Real Academia de Ciencias y Artes. Amplió sus conocimientos de la Física en la escuela de la Junta entre 1839 y 1841. Por último, obtuvo el título de licenciado en Ciencias por la universidad de Barcelona en junio de 1869. El 23 de mayo de 1850, la Junta de Comercio le nombró catedrático de primer curso de la Escuela de Náutica, traba-

---

(9) José Ricart y Giralt, *Las Escuelas de Náutica y su profesorado. Reseña histórica, de las de Barcelona en particular*. Madrid, 1929, 11.

jando ininterrumpidamente hasta su muerte acaecida el 16 de diciembre 1887 (10). El 29 de mayo de 1866 fue designado académico numerario de la sección de Ciencias Físico-Matemáticas de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona y fue elegido director de dicha sección el 5 de diciembre de 1867. Leyó los siguientes trabajos: «Medida del tiempo» (6-10-1866), «Sobre la resolución del problema de la Longitud» (30-4-1868), «Movimientos de la Luna y fenómenos que resultan de dichos movimientos» (25-6-1881) (11).

En 1852, la Escuela de Náutica abandonó la Casa de la Lonja y se instaló en el ex-convento de San Sebastián, al igual que el resto de centros que constituían la Escuela Industrial. En dicho edificio, ocupó la parte oriental del segundo piso, así como la torre correspondiente en la que se instaló un observatorio astronómico.

### **El patronazgo de la Administración provincial (1869-1915).**

Tras la revolución democrática de 1868, el gobierno del Estado eliminó a las escuelas de náutica de los presupuestos generales el 24 de agosto de 1869. Con el objeto de que dicha enseñanza no desapareciera definitivamente, se hizo cargo de la misma la Diputación Provincial de Barcelona. Dicha institución integró la náutica en la denominada Escuela Politécnica y al disolverse esta en 1872, siguió dando soporte particular a la Escuela de Náutica que pasó a denominarse «Escuela Provincial de Náutica de Barcelona» (12). Tal *status* se mantuvo hasta 1915.

El plan de estudios no sufrió ninguna alteración durante todo este período a pesar de las incontables críticas a que lo sometieron los propios profesores, los profesionales de la mar y otras instancias interesadas. Era evidente el desfase existente entre el plan docente y la realidad tecnológica que se fue agravando con el transcurso de los años. Fue muy lamentable, por ejemplo, la nula atención prestada al maquinismo que obligó a contratar a los oficiales de máquinas en el extranjero o a que las empresas más importantes, como la compañía Trasatlántica, crearan sus propias escuelas de maquinistas.

El cuadro de horarios que rigió durante el curso 1872-73, y que sufrió muy pocas variaciones durante más de cuarenta años, fue el siguiente:

- Aritmética y álgebra: diaria de 09,30 a 11,00.
- Geografía física y política: martes, jueves y sábados de 12,30 a 14,00.
- Geometría y trigonometría plana: diaria de 08,00 a 09,30.

---

(10) José Ricart, *Las escuelas...*, 12 y 13.

(11) Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, *Nómina del personal académico y anuario de la Corporación R.A.C.A.B. Año 1913-14*. Barcelona, 1914, 92 y 93.

(12) Archivo Histórico de la Diputación Provincial de Barcelona. Fomento: Legajo 2.281. 12.

- Física: lunes, miércoles y viernes de 12,30 a 14,00.
- Trigonometría esférica, cosmografía, pilotaje y maniobras: diaria de 09,30 a 11,00.
- Dibujo lineal: lunes, miércoles y viernes de 11,00 a 12,30.
- Dibujo geográfico: lunes, miércoles y viernes de 14,00 a 15,30.
- Dibujo naval: martes, jueves y sábados de 11,00 a 12,30 (13).

A lo largo de todos estos años, se produjo un fenómeno paradójico. Por una parte, el mercado laboral estaba saturado y, sin embargo, el número de alumnos matriculados en la escuela fue relativamente alto. La explicación se halla en el hecho de que la obtención del título de piloto era una forma de librarse del servicio militar y muchos jóvenes utilizaron dicho recurso si su condición social se lo permitía.

Respecto al número de alumnos matriculados, hemos podido elaborar el siguiente cuadro parcial en el que se refleja el número total, oficiales y libres, de alumnos por curso (14):

1889-90:	96	alumnos
1890-91:	97	”
1891-92:	119	”
1892-93:	166	”
1893-94:	139	”
1894-95:	142	”
1895-96:	121	”
1896-97:	100	”
1897-98:	108	”
1898-99:	90	”
1899-00:	99	”
1900-01:	101	”
1901-02:	107	”
1902-03:	106	”
1903-04:	71	”
1904-05:	69	”
1905-06:	46	”
1906-07:	56	”
1907-08:	45	”
1908-09:	53	”

---

(13) Federico Gómez Arias, *Discurso inaugural que en la apertura del curso académico de 1872 a 1873 en la Escuela Provincial de Náutica de Barcelona leyó el Director de la misma*. Barcelona, 1872, 23.

(14) Elaboración propia a partir de los datos contenidos en: José Ricart y Giralt, *Historial de la Escuela Especial y Provincial de Náutica de Barcelona*, Barcelona, 1901, 13. Y Archivo Histórico de la Diputación de Barcelona, Legajo 2.367.

Afortunadamente, contamos con una información relevante sobre el alumnado existente en la Escuela en el curso 1900-01 (15), de la que entresacamos los siguientes datos:

- Por edades, los 101 alumnos de aquel curso se distribuían como sigue: uno de 12 años, dos de 13, siete de 14, dieciséis de 15, catorce de 16, diecinueve de 17, doce de 18, trece de 19, ocho de 20, tres de 21, uno de 22, dos de 23, uno de 24, uno de 25 y uno de 27.
- El porcentaje de calificaciones en el total de las asignaturas fue:

Sobresaliente:	6	por 100
Notables:	12,5	por 100
Buenos:	19,5	por 100
Aprobados:	49	por 100
Suspensos:	13	por 100

- La distribución por lugar de procedencia fue:

Ciudad de Barcelona:	24,7	por 100
Provincia de Barcelona:	20,2	por 100
Resto de Catalunya:	18	por 100
Resto de España:	20,2	por 100
Cuba:	7,9	por 100
Filipinas:	2,2	por 100
Puerto Rico:	4,5	por 100
Francia:	1	por 100
Malta:	1	por 100

A lo largo de un período de tiempo tan dilatado, ejercieron como profesores de la Escuela 11 personas. En primer lugar, debe mencionarse al doctor en Derecho don Federico Gómez Arias que ingresó como catedrático de geografía y física el 18 de febrero de 1863, procedente de la Escuela de Náutica de San Sebastián y que, entre 1870 y 1900, ocupó el cargo de director. Otros profesores fueron: Pablo Ramón Fornells, Eduardo Condeminas, Rosendo Valls, Mateo Pigrau y Deop, Antonio Almenara, Juan Gali y Suris, Mario Quixano, Darío Somoza y Daniel Araoz. Pero, sin lugar a dudas, el profesor más destacado de este período y, seguramente, de toda la historia de la Escuela de Náutica de Barcelona, fue el capitán de la Marina Mercante don José Ricart y Giralt.

José Ricart y Giralt, nacido en Barcelona el 21 de julio de 1847, alcanzó el título de piloto en 1868. En 1872, fue designado profesor sustituto de la

(15) José Ricart y Giralt, *Historial...*, 13-16.



La Escuela estuvo instalada en un piso de este edificio del P.º de Isabel II, entre 1918 y 1932.



Escuela a la vez que instalaba un taller para la reparación de los cronómetros marinos en la calle de la Merced muy próxima al puerto. Fue nombrado catedrático en 1888 y desde 1900 hasta su jubilación, en 1918, ocupó el cargo de director de la Escuela.

Profundamente sensibilizado por todo lo relacionado con la mar y las condiciones profesionales y sociales de los marinos, participó activamente en la fundación de varias sociedades: Asilo Naval Español (1877), Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (1878), Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante (1893) y Sociedad Geográfica de Barcelona (1895). Colaboró de forma intensa en las más importantes revistas marítimas de su tiempo tales como la «Revista de Navegación y Comercio» y «Vida Marítima». Publicó varias obras entre las que cabe destacar: *Tratado de Navegación Astronómica* (1869), *Nuestra marina Mercante* (1887), *Guía marítimo-comercial de los puertos de Catalunya* (1893) y *La Nueva navegación Astronómica* (1895).

Su labor más destacada, sin embargo, fue la que realizó como divulgador científico e historiador marítimo en tanto que miembro de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona en la que ingresó en 1891. Su notable colaboración con algunos de los más destacados físicos catalanes de su tiempo, ha sido puesta de relieve en un reciente trabajo del profesor Antoni Roca (16).

Al pasar bajo la tutela de la Diputación Provincial, la Escuela de Náutica se trasladó de nuevo al edificio de la lonja en el que ocupó una parte del piso principal. La superficie total de la instalación era de 285 m<sup>2</sup>, distribuidos de la siguiente forma: vestíbulo, 19,3 m<sup>2</sup>; antesala de exámenes, 10,6 m<sup>2</sup>; salón de exámenes y de lectura, 53,1 m<sup>2</sup>; aula de dibujo, 22,6 m<sup>2</sup>; secretaría y archivo, 23 m<sup>2</sup>; aula de matemáticas, 30,7 m<sup>2</sup>; aula de geografía y navegación, 40,4 m<sup>2</sup>; aula de maniobras, 55,6 m<sup>2</sup>; dirección y biblioteca, 29,7 m<sup>2</sup> (17). Como puede observarse, la situación era bastante precaria.

### **La Escuela Especial de Náutica de Barcelona (1915-1924).**

La enseñanza de la náutica en España sufrió una profunda transformación en 1915, mediante un Real Decreto de 28 de mayo de dicho año. La intención de la reforma era doble. Por un lado, se trataba de actualizar un sistema de enseñanza que, tras 58 años de vigencia de un mismo plan de estudios (ley de Instrucción Pública de 1857), era más que obsoleto. Y, por otra parte, se intentaba satisfacer las aspiraciones de la Marina de Guerra que, desde la pérdida de las últimas colonias en 1898, reclamaba con insistencia el control de la Marina Civil.

(16) Antoni Roca Rosell, *La Física en la Cataluña finisecular. El joven Fontserè y su época* Tesis Doctoral, universidad Autónoma de Madrid, 1990, 509-530.

(17) José Ricart y Giralt, *La escuela especial y provincial de náutica de Barcelona* «Vida Marítima n.º 119», (1905), 209.

Por la nueva normativa, el Ministerio de Instrucción Pública asumía la responsabilidad de la renovada formación náutica a la que, ¡por fin!, se añadía la especialidad de máquinas, y el Ministerio de Marina asumía el control final de la misma mediante una reválida que los aspirantes a pilotos y a maquinistas deberían de realizar en las Comandancias Militares de Marina.

La ley de 1915, sin embargo, no contó con dotación presupuestaria hasta 1920, con lo que las Escuelas debieron de funcionar durante un lustro sin el menor recurso, siendo de admirar que no existieran apenas deserciones entre el profesorado que continuó realizando su trabajo sin percibir el menor estipendio.

El número de escuelas de náutica existentes en España se elevó hasta doce: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, La Coruña, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia y Vigo. En 1920, todavía se abriría otra escuela más en Palma de Mallorca (18).

La especialidad de Piloto quedó estructurada en tres cursos con los contenidos siguientes:

### 1.º Curso

- Geografía general y comercial (alterna).
- Historia de España (alterna).
- Aritmética y álgebra (diaria).
- Geometría plana y del espacio (alterna).
- Derecho y legislación marítima (alterna).
- Dibujo lineal (alterna).

### 2.º Curso

- Trigonometría rectilínea y esférica (alterna).
- Física y electricidad aplicada a los buques (diaria).
- Elementos de contabilidad (alterna).
- Higiene naval (diaria).
- Inglés (diaria).
- Dibujo hidrográfico (alterna).

### 3.º Curso

- Cosmografía y navegación (diaria).
- Elementos de meteorología y oceanografía (bisemanal).
- Elementos de mecánica aplicada a los buques (alterna).
- Conocimiento de las máquinas más generalizadas en los buques (alterna).
- Estiba de cargas y manejo y maniobras de los buques de vapor y de vela (bisemanal).

---

(18) Javier Moreno Rico, «La Escuela Especial de Náutica de Cartagena» en *Actas del V Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* (Tomo I). Murcia, 1991, 449-468.

La especialidad de oficial de Máquinas, por su parte, quedó establecida en dos cursos:

*1.º Curso*

- Elementos de aritmética y álgebra (alterna).
- Elementos de geometría plana y del espacio (alterna).
- Elementos de física, mecánica y electricidad (alterna).
- Dibujo lineal (alterna).

*2.º Curso*

- Tecnología de máquinas, materiales y combustibles (alterna).
- Máquinas y calderas marinas (diaria).
- Dibujo de máquinas (alterna).

De este plan de estudios, hay que destacar varios aspectos. En primer lugar, cabe remarcar la voluntad de modernización de la enseñanza plasmada en numerosas nuevas asignaturas (Inglés, Electricidad, Meteorología, etc) y, sobre todo, en la incorporación de la especialidad de Máquinas. Por otro lado, también es notoria la jerarquía establecida entre las dos especialidades: los estudios de piloto son más substanciales que los de maquinista, lo cual fue premonitorio de la situación que se produciría a bordo de los buques. Y, por último, es lamentable constatar que el esquema esbozado en este plan se mantendría durante muchísimos años.

La situación de la marina mercante española durante todo este período, salvo los años de la primera guerra mundial, fue de franca decadencia. Los alumnos no encontraban embarque, exceptuando el período bélico, y en 1924 tuvieron que cerrarse la mayor parte de las escuelas abiertas en 1915.

La grave crisis laboral puede constatarse en la estadística de los alumnos matriculados oficialmente en la escuela de Barcelona correspondiente a los cuatro últimos cursos de este período que son los únicos sobre los que hemos podido obtener información (19):

	Pilotos	Maquinistas
Curso 1920-21:	125	42
” 1921-22:	83	40
” 1922-23:	61	22
” 1923-24:	35	26

Lógicamente, un cambio de plan que comportó el aumento de especialidades y de asignaturas supuso un incremento del número de profesores. En

(19) Elaboración propia a partir de los datos contenidos en las memorias de curso, editadas por la propia escuela.

el curso 1920-21, el número de profesores de la escuela de Barcelona era de 20. Los sueldos oscilaban entre las 3.500 pesetas del director y las 1.500 de los profesores auxiliares (20).

En el curso 1918-19, la escuela se trasladó a un piso del paseo de Isabel II, número 18, puesto que las instituciones locales se desentendieron totalmente de la misma y cesaron de darle cobijo.

### **La Escuela Oficial de Náutica (1924-1929).**

El golpe de estado del general Primo de Rivera, producido el 13 de septiembre de 1923, que comportó importantes cambios en la estructura política de todo el país también supuso, de forma inmediata, una reestructuración de las enseñanzas náuticas. Entre los días 7, 8 y 9 de noviembre, la escuela de Barcelona fue objeto de una visita de inspección llevada a cabo por Leopoldo Boado, ex director de la Escuela de Náutica de Bilbao, que había sido designado comisionario extraordinario por el nuevo gobierno militar. Un real decreto del 1 de febrero de 1924, ordenó traspasar todo lo referente a la Marina Mercante a la Dirección General de Navegación del Ministerio de Marina. Por último, otro decreto del 6 de junio de 1924, mandó clausurar todas las escuelas de náutica existentes y refundarlas en cuatro grandes centros, uno para cada Zona Marítima, que pasarían a denominarse «Escuelas Oficiales de Náutica». Las cuatro nuevas escuelas quedaron situadas en Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. Se consideraba que en la escuela de Barcelona quedaban refundidas las de Alicante, Cartagena, Mallorca y Valencia.

El plan de estudios no sufrió ninguna variación durante este período.

La nueva situación política del país y la reestructuración de los centros de enseñanza marítima, provocó que no hubiera matriculación de alumnos oficiales en la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona durante el curso 1924-25. Sin embargo, sí que se realizaron exámenes finales. En Barcelona, se inscribieron en los mismos 47 alumnos de Piloto y 4 de Máquinas (21).

Para los alumnos de esta época, el problema más grave era la dificultad que encontraban para realizar las prácticas dada la escasez de la flota española, lo cual suponía un cuello de botella en el desarrollo de sus estudios.

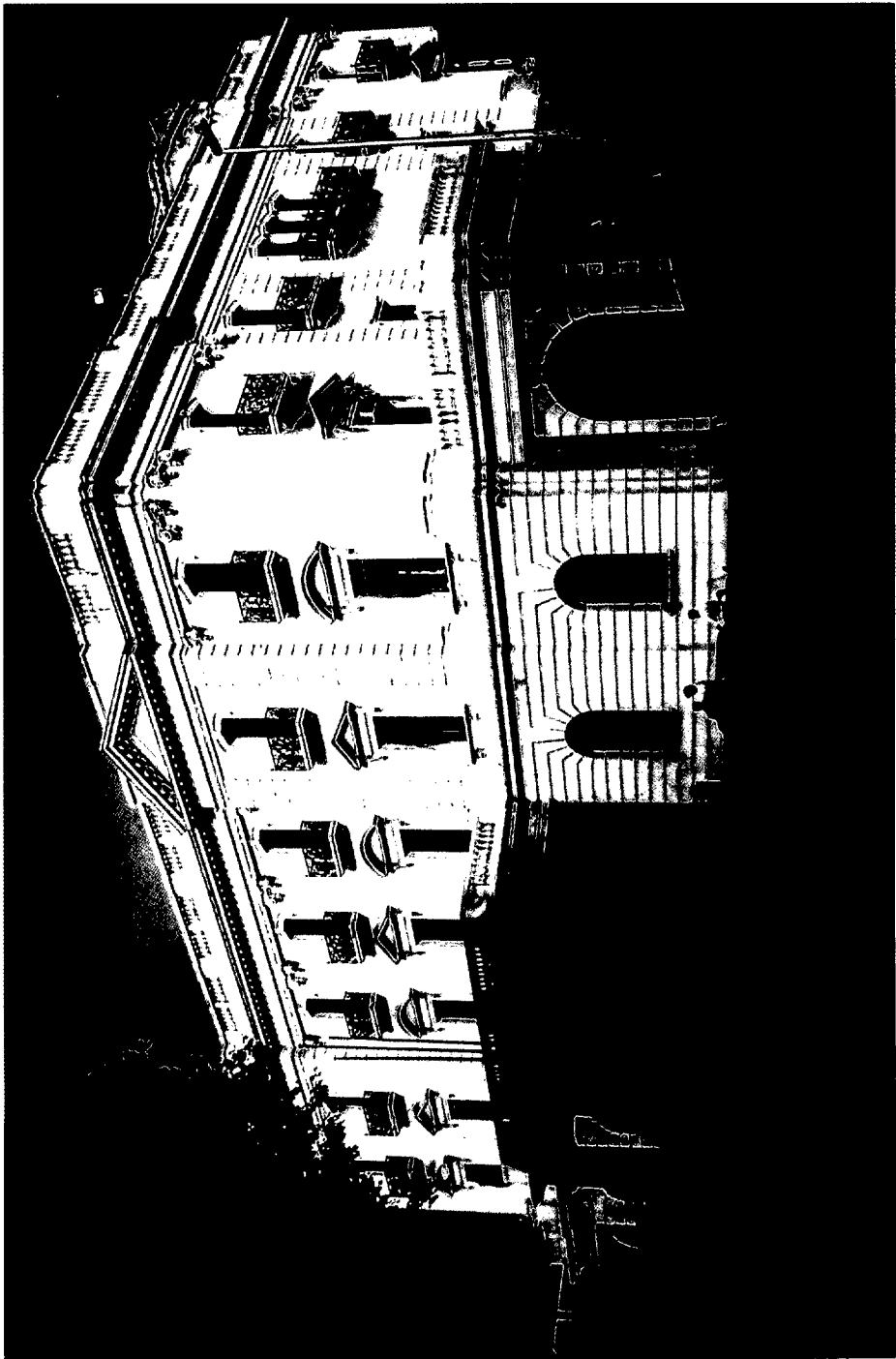
Tras unos meses de incertidumbre, continuaron los mismos profesores que en los cursos anteriores. Inicialmente ocupó el cargo de director el capitán de la Marina Mercante don Emilio Solá Bauló que, en 1927, fue sustituido por el capitán de corbeta don Ramón Bullón Fernández.

Entre ambos, trazaron un nuevo y mejor rumbo para la escuela de Barcelona. Al primero correspondió el mérito de poner en marcha un Museo Náu-

---

(20) Emilio Solá y Bauló, *Escuela Especial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico de 1920-21*. Barcelona, 1922, 5-6-34 y 35.

(21) *Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. Memoria correspondiente al año académico de 1924-25*. Barcelona, 1926, 16.



La sede actual de la Facultat de Nàutica entró en funcionamiento en 1932.

tico en el seno de la propia escuela que con el paso del tiempo se convertiría en el actual Museo Marítimo de Barcelona. El segundo puso todo su empeño en dotar al centro de enseñanza de unas instalaciones dignas a la par que, ante la crisis del sector marítimo, optó por intentar convertir la Escuela de Náutica en un centro de miras más amplias que pudiera ser considerada una universidad del Mar. Ramón Bullón unificó ambos proyectos bajo la denominación de «Instituto Náutico del Mediterráneo», sin ningún género de dudas la idea más ambiciosa que ha existido jamás respecto a las cuestiones marítimas en Catalunya.

La escuela continuó en el piso del paseo de Isabel II y aunque todos los bienes muebles de las escuelas náuticas del Mediterráneo clausuradas en 1924 se trasladaron a Barcelona no se sacó ningún provecho de ello pues lo poco que llegó lo hizo en un estado lamentable.

La idea de dotar a la escuela de unas instalaciones dignas dio un paso de gigante en 1927. Según una real orden del 11 de noviembre de aquel año, el Ministerio de Fomento cedió al Ministerio de Marina un solar de 3.500 metros cuadrados situado entre la plaza Palacio y los almacenes generales de comercio de la dársena de comercio que es la más interior del puerto de Barcelona. Dicho espacio se utilizaba para el almacenaje de mercancías y nada mejor que urbanizarlo para dar coherencia al tejido urbano separándolo del entramado portuario.

### **La Escuela Oficial de Náutica de Barcelona y el Instituto Náutico del Mediterráneo (1929-1936).**

Entre 1929 y 1936, la Escuela de Náutica fue copartícipe y elemento propulsor de un proyecto muy ambicioso consistente en constituir un gran centro de enseñanza en el que tuvieran cabida todos aquellos asuntos relacionados con la Mar: comercio, pesca, marina civil, investigación oceanográfica y biológica, etc. Tal proyecto se etiquetó con la denominación de «Instituto Náutico del Mediterráneo», recogiendo la idea ya mencionada de Ramón Bullón. Sin embargo, los resultados no concordaron con las expectativas debido a los vientos desfavorables de todo tipo que soplaron durante aquellos años.

El Instituto Náutico del Mediterráneo, cuyo patronato se puso en marcha por un real decreto del 14 de noviembre de 1929, cobijó en su seno a la Escuela Oficial de Náutica, pero esta siguió dependiendo directamente del Ministerio de Marina tanto a los efectos orgánicos como financieros. El plan de estudios tampoco sufrió ninguna alteración.

El instituto, por su parte y con la financiación que conseguía su patronato, puso en marcha las siguientes enseñanzas:

- «Curso de Cultura General Marítima», destinado a empleados de consignatarias y de compañías marítimas.
- «Escuela de Pescadores».
- «Escuela de Patrones de Cabotaje».
- «Escuela de Motoristas, Mecánicos y Fogoneros».

También puso mucho empeño el instituto en la creación de su propio Museo Naval y de la Biblioteca, ya que consideró que dichas instalaciones eran cruciales para relanzar la cultura marítima en Catalunya (22).

El número de matriculados en la Escuela de Náutica siguió en el tono gris de épocas anteriores y los problemas de embarque eran, si cabe, más graves dada la profunda crisis del sector en España.

La situación tampoco era mejor en las otras escuelas creadas por el instituto. Así, en el inicio del curso 1934-35, el balance de la matrícula fue el siguiente:

- Escuela de cultura general marítima: 7 matriculados.
- Escuela de pescadores: 1 matriculado.
- Escuela de patronos: 14 matriculados.
- Escuela de motoristas, mecánicos y fogoneros: 16 matriculados (23).

Entre el profesorado, fue esta una época de una cierta agitación debido al peso de los acontecimientos de todo orden. La inquietud puede detectarse en los numerosos cambios que se produjeron en la Dirección de la Escuela: Ramón Bullón, Alfredo Jaén (1931), Emilio Solá (1933), Francisco Condeminas (1934), Enrique Baldochi (1934), Alfredo Jaén (1936) y Fernando Arranz (1936).

En 1932, se inauguró el actual edificio de la Facultad de Náutica, que sólo es una parte de la obra que se propuso el Instituto Náutico del Mediterráneo. El proyecto fue realizado por los arquitectos municipales señores. Vilaseca y Florensa y fue ejecutado por la empresa «Material y Obras, S.A.». La financiación corrió a cargo del Ministerio de Marina (500.000 pesetas), la Diputación/Generalitat (200.000 pesetas), el Ayuntamiento (200.000 pesetas) y otras aportaciones menores (24).

### El período de la guerra civil (1936-39).

Como las tropas del general Franco no ocuparon Barcelona hasta el 26 de enero de 1939, la Escuela de Náutica permaneció, durante la mayor parte de la guerra civil, bajo el control del Gobierno de la Generalitat de Catalunya.

Por un decreto del 24 de agosto de 1936, la Escuela Oficial de Náutica pasó a ser considerada «Institución Cultural de la Generalitat» (25). Por una orden de dos días más tarde, la escuela pasó a denominarse Escola de Marina Mer-

(22) Instituto Náutico del Mediterráneo, *Junta de Patronato. Memoria 1931*. Barcelona, 1932, 47-50.

(23) Archivo administrativo de la Facultad de Náutica (UPC), *Hoja mecanografiada sin clasificar*.

(24) P. Colldeforns, *El Instituto Náutico del Mediterráneo*. «Ibérica n.º 906». Barcelona, 12-12-1931, 354.

(25) Diari Oficial de la Generalitat n.º 239, 26-8-1936.

cant de la Mediterránea (EMMM) y fue nombrado delegado de la Generalitat en ella, el capitán de la Marina Mercante Ferrán Arranz Casaus (26).

Otra orden del 16 de octubre de 1936 (27), disolvió el Instituto Náutico del Mediterráneo y todas las enseñanzas se adjudicaron a la EMMM. Tales enseñanzas quedaron establecidas en los siguientes oficios y especialidades:

- Aprendices de marinero.
- Carpinteros de ribera.
- Capitanes de yate de regatas.
- Patrones de cabotaje.
- Practicantes de la Marina Mercante.
- Motoristas y fogoneros habilitados.
- Alumnos de máquinas y alumnos de náutica.
- Pilotos de la Marina Mercante y peritos en propulsión naval.
- Capitanes de la Marina Mercante y técnicos en propulsión naval.
- Peritos de arqueo.

La plantilla de profesores quedó constituida por las siguientes personas: Alfredo Jaén Jiménez, Francisco Condeminas Mascaró, Ricardo Sanz Castañó, Juan Vich Company, Luis Puig Roca, Eduardo Condeminas Abos, Fernando Sánchez Argüelles, Ramón Casalis Nadal, Eladi Homs, Gonzalo de Reparaz, Francisco Paniello, Vicente Colldeforns, Eduardo Azpelicueta y Luis Lopategui. Algunos de ellos renunciaron a sus puestos a lo largo de la guerra y otros fueron cesados dada su inasistencia. Fernando Arranz, además de ser el delegado de la Generalitat en la escuela, asumió las funciones de director durante este período tras el cese de Alfredo Jaén.

Respecto al número de alumnos matriculados durante la guerra civil sabemos que hubo 85 alumnos de náutica y 11 de máquinas (28).

Es importante reseñar que durante este período fue el único de su historia en el que la escuela contó con una embarcación propia para que los alumnos realizaran las prácticas de mar. Efectivamente, por un decreto del 10 de mayo de 1937 (29) se destinó el yate «President Maciá», ex «Rosa V.V.», a buque de prácticas e investigaciones biológicas y meteorológicas.

### **Nota final.**

Tras el final de la contienda, la escuela continuó su actividad e inició su fructífera andadura hasta el presente. En el archivo administrativo de la Facultat de Náutica, hemos podido encontrar la Memoria correspondiente al curso 1939-40 que presentamos aquí como anexo documental.

---

(26) D.O.G. N.º 250. 6-9-1936.

(27) D.O.G. N.º 294. 20-10-1936.

(28) Archivo Administrativo de la Facultat de Náutica. Documento mecanografiado sin clasificar.

(29) D.O.G. N.º 138. 18-5-1937.



ANEXO DOCUMENTAL

*Memoria de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona correspondiente al curso 1939-1940.*

(Archivo Administrativo de la Facultat de Náutica de la Universitat Politécnica de Catalunya)

En el momento de la gloriosa liberación de esta Ciudad, la Escuela se encontraba poco menos que en ruinas, por haber sufrido duramente los efectos de la guerra, por su situación en la zona portuaria y por su proximidad a la estación de Francia y a los grandes Almacenes y Depósitos del Puerto.

Gracias a la iniciativa de los Sres. Comandantes Militares de Marina, Iltmos. Sres. D. Juan Carré al principio y D. Lutgardo de López después, a la actividad del Sr. Director, D. Francisco Condeminas, asistido por todo el Profesorado; y a las facilidades concedidas por la Dirección General de Comunicaciones Marítimas, en un período relativamente corto, se efectuó el desescombro y se habilitaron los locales de la Dirección, Secretaría y tres aulas.

Con el fin de encauzar la Escuela hacia su funcionamiento normal, el Sr. Director se entrevistó con el Sr. Comandante de Marina, acordando proceder a la Entronización del Sagrado Corazón de Jesús, acto que revistió gran solemnidad y fue presidido por la citada Autoridad de Marina.

En mayo se abrió la matrícula del curso 1938-39 verificándose los exámenes en junio, abriéndose nueva matrícula en agosto y septiembre. Ya en esta fecha se inicia el renacimiento de la Escuela, con mucho mayor entusiasmo por parte de la juventud, que en los tiempos de la ante-guerra sin hablar del nefasto período rojo, en que la Escuela estaba aletargada, casi sin alumnos, puesto que en las tres convocatorias ingresaron 96 aspirantes, que obtuvieron la siguiente calificación:

Náutica ..	{	Aprobados .....	76	total 85 alumnos
		Suspensos .....	1	
		No presentados	8	
Máquinas	{	Aprobados .....	10	total 11 alumnos
		Suspensos .....	1	

En las mismas convocatorias se matricularon 89 alumnos de las dos especialidades, con un total de 318 inscripciones. En las convocatorias de enero, mayo y septiembre del curso 1939-40 se acentúa más el entusiasmo de la

juventud por la Marina y la fe en los destinos de España, puesto que se matricularon de Ingreso 203 aspirantes que obtuvieron la siguiente calificación:

Náutica .	{	Aprobados .....	161	total 181 aspir.
		Suspensos .....	17	
		No presentados	3	

Máquinas	{	Aprobados .....	21	total 22 aspir.
		Suspensos .....	1	

En las mismas convocatorias se matricularon además, 282 alumnos con 1.119 inscripciones, distribuidas en la siguiente forma:

		Alumnos	Inscripciones	
Náutica .	{	Enseñanza Oficial .....	38	211
		” Libre enero ..	12	31
		” ” mayo ..	81	374
		” ” sepbre	106	303
Máquinas	{	Enseñanza Oficial .....	7	45
		” Libre enero ..	2	3
		” ” mayo ..	19	93
		” ” sepbre	18	59
Total .....		283	1.119	

En la convocatoria de junio del curso 1939-40, terminaron sus estudios, los siguientes alumnos:

#### *Sección de Náutica*

1. D. Joaquin Vilanova Vilanova
2. D. Federico Piera Costa
3. D. Santiago Hernández Izal.
4. D. Alberto Sánchez Ferrer.

#### *Sección de Máquinas*

1. D. Guillermo Camps Ramis
2. D. Bernardo Sabater Tous
3. D. José M.<sup>a</sup> Cirera Vilá
4. D. Federico Fuchs Cugat
5. D. Pablo Galofre Llanos
6. D. Hector Cuello Leiva
7. D. Arturo Sariano Viadel

Por ser los primeros alumnos que habían terminado sus estudios después de ser recobrada Barcelona, el Sr. Comandante de Marina y el Sr. Director acordaron solemnizar la entrega de los nombramientos a los citados alumnos, acto que se dignó presidir la citada Autoridad. Los alumnos correspondientes a esta iniciativa con todo el entusiasmo de su juventud y una vez efectuada la entrega por el Sr. Comandante de Marina el Sr. Director les dirigió la palabra en un elocuente discurso. A continuación el Rvdo. Dr. D. Luis Brugada pronunció una elocuente oración de elevadísimos conceptos, cerrando el acto unas hermosas y patrióticas frases del Sr. Comandante de Marina.

En los exámenes de 2.<sup>a</sup> convocatoria han obtenido la calificación de ALUMNO DE NAUTICA,

1. D. Gabriel Estela Chaulet
2. D. Javier Acero Padilla
3. D. Victor Mata Perez
4. D. Ramón Gassó Fernández.
5. D. Antonio Sivera Pascual
6. D. Luis Gispert Guiu
7. D. Francisco Albert Rivas
8. D. Angel de Urrutia Landaburu

y de ALUMNO DE MAQUINAS,

1. D. Hilario Ocón Saiz
2. D. Mario Vendrell Lostau
3. D. Sigfrido Navarro Hernández.

# LA MATERIA MÉDICA AMERICANA EN LA ÉPOCA DE COLÓN

Fernando LÓPEZ-RÍOS FERNÁNDEZ  
Académico correspondiente de la Real Academia de Medicina

El descubrimiento de América, los viajes marítimos llevados a cabo en tiempo de los Reyes Católicos y las exploraciones de los océanos y costas durante los siguientes reinados, contribuyeron, con datos científicos, a la medicina.

Cuándo y quiénes facilitaron esas noticias durante estas navegaciones, es lo que me propongo analizar.

Un componente esencial en todas las expediciones fue la búsqueda del oro, hasta el punto de decirse que constituyó la génesis del descubrimiento. Si ésta es una verdad, pues para Colón, por ejemplo, se convirtió en una obsesión, no hay que olvidar que en él y en los demás navegantes existe una preocupación por recoger información sobre los nuevos alimentos y plantas medicinales. A ellas me voy a referir a continuación, como ese otro oro no tan valorado; pero antes he de dedicar unas líneas de introducción que servirán para dar coherencia.

Desde la prehistoria, el hombre ha manejado en el tratamiento de sus enfermedades todo lo que la naturaleza (animal, vegetal o mineral) había puesto a su disposición. Las plantas con fines terapéuticos, desde siempre, ocuparon un lugar fundamental en el arte de curar; no se olvide que en su principio medicina y farmacia eran una misma cosa. En otras palabras, las hierbas son el principio farmacológico más viejo de la Humanidad. La materia médica en la antigüedad, como sinónimo de sustancia curativa, era todo producto mineral, animal o vegetal que podría formar parte de un medicamento.

Desde el siglo I a. de C., aparecen dibujos de plantas en los rollos de papiros. Son los libros de medicina más antiguos y predecesores de los manuscritos medievales (1).

Plinio, escritor del siglo I d. de C., trata sobre la ilustración de las plantas en su *La Historia natural*. La obra, compuesta por treinta y siete libros, forma una auténtica enciclopedia que ejerció gran influencia hasta el Renacimiento.

Los escritos farmacéuticos fueron los *Herbarios* y *Antidotarios*. Los primeros describían los medicamentos simples, que eran aquéllos aplicados según se obtenían de la naturaleza. Simples eran las plantas o sus partes, mientras que compuestos eran las formas a las que se asociaban dos o más simples, de origen animal y una compendiada explicación de las partes de la

---

(1) Murray Jones P.: *Medieval Medical Miniatures*. Austin. Texas. 1985, p. 76.

planta, las virtudes, indicaciones y forma de prepararla. Textos similares, pero referidos a las drogas de origen mineral, eran los lapidarios. Los antidotarios eran recopilaciones de fórmulas complejas ya procedentes de la experiencia empírica o de textos teóricos que, en principio, se usaban como contravenenos, pero, posteriormente, la denominación se extendió a todo tipo de medicamentos, tanto de uso externo como interno.

Como fin a este resumen introductorio, señalemos que el médico, volviendo ya al siglo xv y al siguiente, seguía contando con los recursos clásicos de la dietética, la cirugía y los fármacos, enriquecidos por la aportación americana. Los estudiosos de la América precolombina han señalado que el nivel cultural, cuando se descubre el continente, varió entre sociedades en fase paleolítica y otras que habían alcanzado un desarrollo semejante a la antigua civilización egipcia. Era, pues, variable el nivel de su medicina, pero, en todo caso, era habitual el uso de plantas o hierbas que la espléndida vegetación les proporcionaba.

El eco sobre la flora y la fauna del Nuevo Mundo, que las comunicaciones orales, los textos escritos o manuscritos originaban, despertó la curiosidad de botánicos médicos o farmacéuticos.

Viene, creo yo, a cuento este breve preámbulo porque contribuye a explicar la atención, que, desde los primeros tiempos del descubrimiento, se tiene por todos los fenómenos naturales. La conciencia de que están ante algo nuevo les anima a buscar las plantas que tuviesen un valor alimenticio, o medicinal, o industrial, o en último término ornamental. En otras palabras, inicialmente se produce la información y luego, con lentitud se aceptan los productos americanos en la alimentación, farmacopea o industria. Novedades que ocasionarían cambios en la vida de los habitantes del viejo mundo.

La naturaleza no es ajena al ser humano, y Colón no sólo no se mostrará indiferente, sino que desde el principio quedó impresionado. Es un valioso informador por su especial idiosincrasia, pues, aunque es fantasioso en la conjetura, es fiable cuando escribe sobre lo vivido. Su carencia de formación científica, desde el punto de vista médico-farmacéutico, resultó útil para advertir la novedad. Así, no por repetitivo, es menos cierto que la introducción en Europa de la materia médica americana se inicia con los escritos del Almirante.

Recogeremos las referencias que sobre los productos medicinales proporcionan las distintas expediciones a las tierras americanas, dentro de los límites que nos hemos impuesto. Serán, por tanto, las expediciones colombianas el eje principal sobre el que gira la exposición. Limitado de este modo el tema sobre el que reflexionaré, sólo me queda por decir que seguiré un orden cronológico.

Situémonos cuando el Almirante navega por el Caribe días antes de llegar a Cuba. Allí, es donde el 19 de octubre de 1492, exalta la flora, intuye su utilidad y muestra su deseo de buscar las especias con tanto interés como el oro. También me preocupa su falta de conocimientos botánicos para identificar las plantas y dice:

*Ni me se cansan los ojos de ver tan hermosas verduras y tan diversas de las nuestras, y aun creo que a en ellas muchas yervas y muchos árboles que valen mucho en España para tinturas y para medicinas de especiería, mas yo no los cognozco, de que llevo grande pena (2).*

Este entusiasmo aumenta a su llegada a Cuba. Aptitud interpretada por uno de sus biógrafos (3) como proceso de autoconvencimiento sobre la utilidad de la colonización de estas tierras. A la vez, aumenta su confianza en que va a encontrar *yerbas aromáticas*.

La primera sustancia de interés médico que cree reconocer es el *linaloe*, pues dice:

*Aquí cognoscí del lignáloe y mañana e determinado de hazer traer a la nao diez quintales, porque me dizen que vale mucho (4).*

De las hojas de las distintas especies de aloes, se extrae un producto de valor médico conocido como acíbar. Colón se equivocaba en la identificación, pero no en su valor comercial. Desde antiguo eran conocidas las propiedades de esta lileácea. Son recogidas en las obras de Dioscórides, Plinio y Galeno. El acíbar se consideraba de utilidad en el tratamiento de las hemorroides, hidropesía y como *elixir sacrum* en la enajenación mental. Hoy día, se sabe que su principal componente químico es la aloina (5). Desde el punto de vista farmacodinámico, a dosis pequeñas es tónico, digestivo y estomáquico y a dosis más elevadas estimula el peristaltismo intestinal, por lo que es un purgante emetocátrico.

Otra sustancia medicinal aludida en los escritos del Almirante es la almáciga. Debo dar algunos datos sobre ella para entender mejor el texto que más adelante transcribiré. Las terebintáceas (6) son plantas resinosas, entre las que se encuentra la *Pistacia Lentiscus*. L de la que se obtiene la almáciga.

Durante el tiempo de Colón se conocía la que crecía en Oriente, en la isla Chio, Para obtener la resina, se procedía a practicar pequeños cortes en el tronco y ramas. Se usaba como perfume y como masticatorio para fortalecer las encías (7). También se le concedían propiedades terapéuticas contra los catarros crónicos, diarreas y en fumigaciones contra los reumatismos.

---

(2) Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos. Relaciones de viajes, cartas y memoriales*. Ed. Consuelo Varela. Madrid, 1982, p. 40.

(3) F. Fernández-Armesto: *Columbus*, Oxford. Oxford University Press, 1991, p. 84.

(4) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 42.

(5) San Martín Casamada: *Farmacognosia con farmacodinamia*. Barcelona, Científico Médica, 1968, p. 315.

(6) M. Colmeiro: *Curso de Botánica o elementos de organografía, fisiología, metodología...* Madrid, 1877, lib. II, p. 287.

(7) A. Mallo y Sánchez: *Tratado elemental de materia farmacéutica vegetal*. Granada, 1867, p. 484.

El texto aludido líneas arriba dice:

*Estando así vino el contra maestre de la «Niña» a pedir albricias al Almirante porque avía hallado almáciga, mas no traía la muestra porque se le avía caído; prometióselas el Almirante y enbió a Rodrigo Sánchez y a maestre Diego a los árboles y truxeron un poco d'ella, la cual guardó para llevar a los Reyes y tambien del árbol; y dice que se cognosció que era almáciga, aunque se a de coger a sus tiempos, y que avía en aquella comarca para sacar mill quintales cada año (8).*

Puntualicemos, señalando que el afán de Colón por encontrar sustancias orientales le induce a cometer errores. Lo que Colón así denominó fue una madera resinosa (*Bursera, Elaphrium*), que nada tiene que ver con el lentisco. Aun hoy día persiste el nombre de almáciga que el Almirante les dio (9).

Desde el primer contacto con la almáciga en Cuba, Colón que conoce su valor la buscará, como se desprende de la lectura del siguiente texto:

*sin duda ha grandíssima cantidad de almáciga y mayor, si mayor se quisiere hazer, porque los mismos árboles plantándolos prenden de ligero, y ha muchos y muy grandes, y tienen la hoja como lentisco y el fruto, salvo que es mayor así los árboles como la hoja, como dize Plinio e yo e visto en la isla de Xio (10).*

En La Española, vuelve a encontrarse abundantes árboles, de los que podía obtenerse esa resina, pero no es todavía la fecha propicia. Estaban a comienzo de diciembre y hay que esperar a enero.

Me parecen sobradamente interesantes estos textos relacionados con los hallazgos de la almáciga, porque sin duda intervienen en la explicación de la actitud de Colón ante los descubrimientos geográficos que estaba haciendo.

La forma en que Colón deja constancia del hallazgo de la almáciga, en ese documento conocido como la *Carta de Colón*, es interpretado por Demetrio Ramos (11) como el deseo de destacar que la toma de posesión de las Indias está perfeccionado, por lo que, lo sitúa al final del texto y juntándolo a otros hechos que cronológicamente eran posteriores.

El que en su ejemplar de la *Historia natural* de Plinio existan anotaciones sobre la almáciga y la referencia a la isla de Quios indican el valor económico que le concede, a la par que refuerza su fe en que ha llegado a Asia. Y, si así, no fuera, merece la pena colonizar. Por todos los medios intenta demostrar que no ha fracasado, aun no llegando a Oriente.

---

(8) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 52.

(9) C. Ortwin Sauer: *Descubrimiento y dominación española del Caribe*. México. Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 62.

(10) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 55.

(11) D. Ramos: *La primera noticia de América*. Valladolid, 1986, p. 104.

No olvidemos que estamos aún lejos de los últimos años de su vida, en que el cansancio va haciendo presa en él, hasta el punto de admitir que no viene a descubrir por *ganar honra y hacienda* (12), y, por tanto, está deseoso de ellas. Buscará todos los productos de valor comercial.

Siguiendo con los de interés medicinal diré que, al llegar a Haití, cree encontrar nuez moscada, droga conocida por los árabes e introducida en Europa en el siglo XII. Es la semilla del *Myristica officinalis* L que es tóxica a grandes dosis.

Sin abandonar Haití, Vicente Yáñez Pinzón identifica el ruibarbo, pues *afirmó que avía visto ruibarbo, y que lo avía en la isla Amiga* (13). Los ruibarbo son la raíz de unas plantas herbáceas vivaces del género *Rheum*. Originario de la parte central de Asia, es una de las drogas más antiguas.

Añadamos que fue Colón también el primero en transmitirnos datos acerca de los tratamientos médicos de los indios. Ejemplo paradigmático puede ser lo que escribió el 5 de noviembre:

*Diz que dixo un indio por señas que el almáçiga era buena para cuando les dolía el estómago* (14).

Para subrayar y apoyar el interés por las plantas medicinales en las siguientes exploraciones por el Caribe mencionaré que Hernando Colón (15), al realizar la descripción de la isla de Guadalupe, hace referencia explícita a ella. De especial importancia como informador de este segundo viaje es el doctor Chanca.

Para mostrar su testimonio me ayudaré de sus propias palabras, extrayéndolas de su escrito al cabildo de Sevilla:

*Ay ynfinitos árboles de trementina muy singular y muy fina, ay mucha alquitira también muy buena; ay árboles que pienso que llevan nuezes moscadas, salvo que agora están sin fruto, e digo que lo pienso por que el sabor y el olor de la corteza es como de nuezes moscadas. Vi una raíz de gengibre que la traya un yndio colgada al cuello; ay también lináloe, aunque no es de la manera del que fasta agora se ha visto en nuestras partes, pero no es de dudar que sea una de las espeçias de lináloe que los doctores ponemos* (16).

Se puede afirmar que en todos los cronistas se advierte una tendencia a no omitir en la narración datos sobre la flora medicinal. Añadamos a los textos ya enumerados los de Coma-Esquilache (17) y los de Miguel Cúneo (18).

(12) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 329.

(13) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 103.

(14) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 52.

(15) H. Colón: *Historia del Almirante*. Ed. Luis Herranz, Madrid, Historia 16 [Crónica de América], 1984, p. 167.

(16) F. Morales Padrón: *Primeras cartas sobre América (1493-1503)*. Sevilla. Universidad de Sevilla [Colección de bolsillo, n.º 105] 1990, p. 135.

(17) - *Ibíd.* P. 175.

(18) *Ibíd.* P. 139.





Grabado del siglo xvi. Preparación de medicamentos contra la sífilis. (Guayaco.)

En aquel tiempo era famosa y muy usada la trementina; producto óleo resinoso, que se extrae de coníferas como de los árboles de los géneros *Larix*, *Abies* y *Pinus*. Con ella se preparan emplastos y ungüentos para aplicaciones externas.

El saonés amigo de Colón, nos dejó la siguiente referencia:

*En estas islas se encuentra tambien árboles cuyo fruto parecido a una granada no muy gruesa, se enciende como una antorcha sí se le da fuego y produce una luz excelente. Al hacerle incisiones, este árbol, produce óptima trementina, con la cual se ha curado algunos de nuestros heridos; pero los naturales en este caso, no se aplican ningún remedio y mueren llenos de fistulas (19).*

Esta planta puede identificarse con la *Terminalia Cattapa L.*, también denominado almendro de los trópicos (20).

Aunque sea brevemente, quiero destacar cómo una naturaleza tan generosa fue uno de los factores que hizo pensar a los navegantes que habían llegado al Paraíso. No creo, pues, que un breve comentario sobre ello desvíe la atención sobre el tema; por el contrario puede proyectarnos datos médicos sobre los protagonistas. Colón en el tercer viaje (21) y Vespucci, acompañando a Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa (22), razonaban sobre la posibilidad de estar en las proximidades del Edén. El segundo, con estas palabras lo plantea con toda precisión:

*Los árboles son de tanta belleza y de tanta suavidad que pensábamos estar en el Paraíso Terrenal (23).*

Más compleja es interpretar esta sensación existente en la mente de Colón, o mejor, como él dice, *asentada en el ánimo*. Los fiables textos de Hernando Colón y Las Casas, así como las cartas y referencias de P. Mártir de Anglería y Fernández Oviedo, precisan ser vistos con ayuda del enfoque psicológico. Como señala Milhou (24), el misticismo de Colón alcanza cotas inimaginables y en este viaje la idea del paraíso terrenal refuerza su teoría de encontrarse en Asia y, como indica uno de sus biógrafos (25), renunció a reconocer que había descubierto un continente desconocido. Si realmente era un hombre que, por temperamento, puede calificarse de práctico y pragmático,

(19) *Ibíd.* P. 149.

(20) M. Colmeiro: *Op. cit.*, p. 334.

(21) B. de las Casas, *Historia de las Indias*. Ed. Millares. México. Fondo de Cultura Económica, 1965. Lib. I, cap. CXXI, II, p. 44.

(22) *Ibíd.* Lib. I, cap. CLXVII, II, p. 132.

(23) F. Morales Padrón: *Op. cit.*, p. 213.

(24) A. Milhou: *Colón y su mentalidad mesiánica en el ambiente franciscanista español*, Valladolid, Cuadernos colombinos [11], 1983, p. 252.

(25) F. Fernández-Armesto: *Op. cit.*, p. 132.

sólo una obsesión cercana al delirio, basada en una idea fija, puede explicar tal aptitud. Disposición que pone en claro las tres creencias con que vivió y murió: identificar La Española con Ofir o Tarsis, que Cuba era el extremo de tierra firme y que las tierras descubiertas eran el principio de Asia (26).

Lo hasta aquí expuesto no es más que la reacción de los primeros descubridores ante el hallazgo de productos por ellos conocidos, pero que formaban parte de esa naturaleza nueva. Ahora, sin entrar en el estudio de la medicina indígena, de la que ya dije, fue Colón quien deja la primera referencia, haré mención de las otras plantas medicinales que eran desconocidas en el viejo mundo.

Antes de proceder al análisis de estos productos con efectos medicinales, que, a mi entender, son el tabaco, la coca y el guayaco, debo de precisar que las referencias a esas sustancias nuevas están tomadas de los conocimientos de los grupos indígenas del área circuncaribe. Lo formaban los nativos de los que hoy día es Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y norte de Venezuela, junto las islas que bordean el mar Caribe.

Los estudios modernos de etnología (27), han revelado que, cuando se produce el encuentro de los dos mundos, esa zona estaba habitada por los ciboneyes o guanahatabeyes o grupo más primitivo; los subtaínos que ocupaban la parte central de Cuba, Jamaica y Bahamas; y los taínos, situados en La Española, Puerto Rico, islas Vírgenes y parte oriental de Cuba. Su lengua era el arahuaca, conocían la agricultura y la cerámica y a sus dioses los denominaban cemíes.

Comencemos por el tabaco. Que su hallazgo desde el punto de vista económico careció de valor es evidente. No es objeto de referencia en un documento como es la *Carta de Colón*, en la que, como ya dije, tiene una intención propagandística; pero sí lo bastante curioso como para dejarlo escrito en su *Diario*, el 15 de octubre:

*Fallé un hombre solo en una almadía que se passava de la isla de Sancta María a la Fernandina y traía un poco de su pan, que sería tanto como el puño y una calabaza de agua, y un pedaço de tierra bermeja hecha en polvo y despues amassada, y unas hojas secas, que debe ser cosa muy apreciada entr'ellos, porque ya me truxeron en San Salvador d'ellas en presente (28).*

Llegamos así al 6 de noviembre en que aparece el sinónimo de fumar en *tomar sus sahumeros*. Esta primera referencia al tabaco es más precisa en los escritos de Las Casas:

*Hallaron estos dos cristianos por el camino mucha gente que atravesaban a sus pueblos, mujeres y hombres, siempre los hombres con*

(26) B. de las Casas: *Op. cit.*, lib. II, cap. XXXIX, II, p. 332.

(27) I. Rouse: *La frontera taína: sus prehistoria y su precursores. La cultura taína*. Madrid, Turner, 1989, pp. 27-38.

(28) Cristóbal Colón: *Op. cit.*, p. 35.

*un tizón en las manos y cierta hierbas para tomar sus sahumerios, que son unas hierbas secas metidas en una cierta hoja, seca también, a manera de mosquete hecho de papel, de los que hacen los muchachos la pascua del Espíritu Santo, y encendida por la una parte dél, por la otra chupan o sorben o reciben con el resuello para adentro aquel humo; con el cual se adormecen las carnes y quasi emborracha, y así diz que no sienten el cansancio. Estos mosquetes, o como les nombremos, llaman ellos tabacos (29).*

Desde este momento las noticias acerca del tabaco son recogidas por los cronistas como Mártir de Anglería y Fernández de Oviedo e incluso se tiene a este último como el primero que trajo las semillas del tabaco a España (30).

Oigamos a Fernández de Oviedo:

*Usaban los indios desta isla, entre otros sus vicios, uno muy malo, que es tomar unas ahumadas, que ellos llaman tabaco, para salir de sentido. Y esto hacían con el humo de ciertas hierbas (31).*

Observamos los españoles como los indios introducían el humo:

*La cual toman de aquesta manera: los caciques e hombres principales tenían unos palillos huecos, del tamaño de un jeme o menos, de la grosseza del dedo menor de la mano, y estos cañutos tenían dos cañones (32).*

Aunque sea brevemente, antes de seguir adelante, quiero destacar alguna de las características botánicas y farmacológicas del tabaco. Pertenece a la amplia familia de las *solanáceas* y, por tanto, está hermanado con alimentos tan sanos como la patata o tomate, como con venenos tan potentes como la belladona o la mandrágora (33). La *Nicotiana Tabacum* L. (34) es una herbácea anual de flores rosas ornamentales y tiene unas hojas grandes que son la parte más notable de la planta. Su composición química es compleja y entre los alcaloides destaca la nicotina.

Antes de adentrarnos en el empleo terapéutico, tal como se entendía en aquella época, debemos recordar otros textos que nos describen su uso por los nativos. F. López de Gómara en su *Hispania Victrix*, dice que:

*comen una yerba que llaman cohoba, molida ó por moler, ó toman el humo della por las narices, y con ello salen de seso y se les*

---

(29) B. de las Casas: *Op. cit.* lib. I, cap. XLVI, I, p. 230.

(30) L. Gutiérrez-Colomer: *Medicina y alimentación entre los aborígenes mejicanos*, Madrid. Instituto de España, 1974, p. 70.

(31) G. Fernández de Oviedo: *Historia General y Natural de las Indias*. Ed. Pérez de Tudeña. Madrid, BAE, 1959, lib V, cap. II, I, p. 116.

(32) *Ibid.*

(33) A Mallo Sánchez: *Op. cit.*, p. 142.

(34) M. Colmeiro: *Op. cit.*, p. 520.

*representan mil visiones. Acabada la furia y la virtud de la yerba, vuelven en sí (35).*

Es ésta una visión original, que nos pone ante el chamanismo del pueblo taíno. La explicación final del relato reside en su carácter sagrado. Es obligado recurrir a lo que redactara el fraile jerónimo Ramón Pané, en la isla Española antes de 1498. Los chamanes taínos se llaman *behiques* y cumplían con la triple función de sacerdotas, adivinos y curanderos. Las primeras noticias acerca de su función, nos las provee Pané:

*Cuando van a visitar a algún enfermo, antes de salir de casa toman hollín de las ollas o carbón molido, y se ponen la cara toda negra, para hacer creer al enfermo lo que les parece acerca de su enfermedad; y luego cogen algunos huesecillos y un poco de carne. Y envolviendo todo esto en alguna cosa para que no se caigan, se lo meten en la boca, estando ya el enfermo purgado con el polvo que hemos dicho. Entrado el médico en casa del enfermo, se sienta y callan todos; y si hay niños los mandan fuera, para que no impidan su oficio al behique (36).*

El curandero se vale de determinadas plantas que tienen propiedades farmacológicas. La ceremonia de la cohoba no es otra cosa que: *la inhalación, precedida de un vómito purificador, de una sustancia alucinógena capaz de provocar en el behique o en quien lo practica un estado de éxtasis que lo pone en comunicación directa con las divinidades o cemíes, de quienes recibe toda clase de consejos, ayuda, avisos y riquezas (37).*

La variación entre el documento de Fernández de Oviedo y el de López de Gómara es que el primero afirma que el componente principal en el rito es el tabaco. Hoy día, se sabe que se trataba de un alucinógeno, identificado con una planta de la familia de las *Piptadenias* (38) la *Piptadenia peregrina*.

Después de haber considerado el uso medicinal del tabaco de los pueblos taínos, veamos lo que los europeos les dieron. Las referencias están en la obra de Monardes (39), que sigue la teoría galénica y para el que constituye una panacea.

---

(35) López de Gómara: *Primera Parte de la Historia General de las Indias*: Ed. E. de Vedia. Madrid, BAE, 1946, p. 173.

(36) Fray Ramón Pané: *Relación acerca de las antigüedades de los indios*: Ed. J. J. Arrom. Méjico, Siglo Veintiuno [América nuestra], 1974, p. 35.

(37) C. Esteban de Deive: «El chamanismo taíno». *La cultura taína*. Madrid, Turner, 1989, p. 82.

(38) F. Antonio Fernández: *Antropología, cultura y medicina indígena en América*. Buenos Aires, 1977, p. 221.

(39) N. Monardes: *La historia medicinal de las cosas que se traen de nuestras Indias Occidentales (1565-1574)*. Ed. J. M. López Piñero, [ed. facsimil]. Madrid, 1989, p. 159.

En los años siguientes el tabaco adquirirá una gran importancia y su alcance, desde el punto de vista farmacológico, está fuera de nuestros límites (40).

Ofrezco a continuación unos datos de otro producto que también llamó la atención: la coca. De las hojas secas de *Erythroxilon coca* obtuvo Niemann, en 1859, la cocaína.

Dos anotaciones serán suficientes para testimoniar el conocimiento en la época que estamos tratando. Hernando Colón nos refiere un interesante episodio referido al 16 de febrero de 1503:

*Mientras estaban allí el cacique y sus principales, no cesaban de meterse en la boca una hierba seca, y de masticala; a veces tomaban tambien cierto polvo que llevaban juntamente con la hierba seca, lo cual parece mucha barbarie (41).*

Más adelante dice:

*cuando comen, mascan siempre cierta hierba, lo que juzgamos debe ser causa de tener los dientes gastados y podridos (42).*

Merece mención en esta breve historia de la coca que estoy refiriendo, el testimonio de Fernández de Oviedo:

*Acostumbran los indios de Nicaragua e de otras partes donde usan esta hierba yaat, cuando salen a pelear o cuando van camino, traer al cuello unos calabacinos pequeños u otra cosa vacua en que traen esta hierba, seca, curada e quebrada, hecha cuasi polvo; e pónense en la boca una poca della tanto como un bocado, e no la mascan ni tragan; e si quieren comer o beber, sácanla de la boca e ponénla a par de sí, sobre alguna cosa que esté limpia, e entonces parece lo que parescen las espinacas cocidas (43).*

Lo que me importa destacar aquí es que el uso de la coca fue conocido desde los primeros tiempos del descubrimiento. Numerosos documentos dan pruebas incontestables, pero su análisis está fuera de lugar en este momento.

De todas las drogas procedentes de América, ninguna tuvo tanta difusión como el guayaco. No científicos, sino cronistas como Fernández de Oviedo, Antonio Herrera, López de Gómara y fray Bartolomé de Las Casas describen su empleo por los indios.

Es, pues, lógico que se haga referencia a él, máxime cuando la curiosidad e interés estaban justificados por el potencial curativo que se le aplicaba contra la sífilis. Dos teorías disputan el origen de esta enfermedad venérea. Los

(40) R. Folch Andreu: *El tabaco en la historia y en la actualidad*. Madrid, 1950.

(41) H. Colón: *Op. cit.*, cap. XCVI, p. 314.

(42) *Ibid.*, p. 316.

(43) G. Fernández de Oviedo: *Op. cit.* lib. VI, cap. XX, I, p. 179.

americanistas, defensores del contagio por los marineros colombinos en la isla Española (Santo Domingo), testimonio basado en la obra del cirujano Rodrigo Díaz de Isla (*Tractado contra el mal serpentino*. 1539), y los europeístas, que defienden el origen en este continente. Una tercera opinión apunta que el contagio de los españoles en el Nuevo Mundo y la sífilis europea eran parecidas, aunque no idénticas. Francisco Guerra en un documentado trabajo (44) parece zanjar la disputa, si bien Grmek (45) revitaliza el origen americano de esta enfermedad venérea.

Su aparición de forma explosiva en el momento histórico que exalta al individuo y en que Europa está fraguando sus nacionalidades explica, al menos en parte, que nadie quisiera aceptar hipotéticas responsabilidades sobre su origen. Así se entiende tan amplia sinonimia, pues era *mal gálico* o *mal francés* para los españoles y conocido como *mal de los españoles* en Holanda; *mal de los cristianos* en Turquía; *mal de los tudescos* en Polonia; *mal de los portugueses* en Japón y en la India; *mal de los turcos* en Prusia, etc. Existen otros nombres no menos notorios: *mal de bubas*; *mal de los cortesanos*; *mal villano*. A esta larguísima serie de sinónimos habría que añadir otros muchos hasta que Fracastoro publicó en 1530 su *Syphilis, sive morbus gallicus*, otorgando el definitivo nombre de *sífilis*.

Como la alquimia introdujo el antimonio, el mercurio y el azúcar de plomo, el descubrimiento de América trajo el guayaco, la raíz de China smilax, la zarzaparrilla y el sasaprá.

El guayaco, guayacán, palosanto o leño de Indias, que con todos estos nombres era conocido, fue traído a España en 1508 por un individuo llamado Juan Gonzalvo que aseguraba que de éste leño se obtenía una infusión que curaba la sífilis (46).

Laguna, en el capítulo CIX de *Pedacio Dioscorides Anazarbeo, acerca de la materia médica medicinal y de los venenos mortíferos, traducido de lengua griega, en la vulgar castellana, ilustrado con claras y sustanciales anotaciones y con las figuras de numerosas plantas exquisitas y raras*, bajo el epígrafe *Del ébano*, expresa claramente el sentir renacentista que veía en esta enfermedad el castigo divino, ya que la forma de transmisión, al ser por contacto sexual, viola la tradición moral de Occidente. Dice Laguna:

*aquel bendito y santo madero llamado vulgarmente Guayaco, el qual por la divina bondad, y misericordia, fue comunicado a los hombres. Porque, dado que Dios todopoderoso, por nuestras maldades y excesos nos castiga con infinitas enfermedades, toda vía*

(44) F. Guerra: *La disputa sobre la sífilis. Europa versus América*. Medicina e Historia, 59, julio 1976.

(45) Grmek citado por A. Carreras Panchon: *Miasmas y retrovirus. Cuatro capítulos de la historia de las enfermedades transmisibles*. Barcelona. Colección Historia de las Ciencias de la salud. Fundación Uriach, 1991.

(46) AA.VV.: *Historia general de la Farmacia. El medicamento a través del tiempo*. Madrid, 1986, I, p. 317.

*como padre piadoso, para que no nos desesperemos, juntamente con cada una dellas, nos da súbito el congruente remedio. Pues como sea así que el grande y excesivo desorden de nuestros tiempos, aya aquistado un nuevo género de enfermedad contagiosa, llamada comúnmente mal de bubas y no conocida de los antiguos: quiso aquel Protomédico excellentísimo y Rector del mundo, universo, contra ella socorrernos con esta nueva especie de ébano, llamada leño de la India, del qual carecieron nuestros antepasados (47).*

Señala de forma precisa sus indicaciones:

*Porque no solamente se cura con él aquella infección francesa, tan odiosa al mundo universo, empero también para la hidropesía, para la quartana, para todo género de opilaciones: para la gota coral, para el asma, y para el mal de vesija y riñones, es un soberano remedio (48).*

Sobre las propiedades y naturaleza de este curativo leño nos dice:

*Trahen se comúnmente dos especies de leño índico: de las cuales la una es muy gruessa, y tiene el corazón negro cercado de una circumferentia amarilla: la otra es sin comparación más delgada y así de dentro, como de fuera, blanca, ó por hablar más propiamente cenizienta y pardilla. El leño de esta segunda especie, es más agudo al gusto, más oloroso y para el uso de medicina, mucho más efficaz, por ser más nuevo que el otro dela primera el cual se ennegreció con los años. Según dizen los que vieron en las Indias este árbol crece de la altura del fresno, y haze se a lo más, tan grueso como el cuerpo de un hombre. Sus flores son amarillas y el fruto grueso a manera de nueces, el cual afirma ser solutivo de vientre (49).*

Continúa luego refiriéndose a cómo debe prepararse y cocerse el palo santo, la dieta que deben seguir los pacientes y el estilo de vida.

Haré unas someras referencias a unos testimonios precisos que enmarcan la realidad del guayaco a lo largo del siglo XVI, unos literarios y otros iconográficos.

Refiriéndose a los primeros, diré que numerosos documentos de la época registran este remedio. El libro *De cura morbi Galliciper lignum guayacum libelus*, escrito en 1517 y publicado en 1535 por Nicolas Poll, es la primera obra médica que habla de su aplicación terapéutica (50). Autores como Parecelso lo critican, ridiculizando a los que lo prescriben con el calificativo de

(47) A. Laguna: *Pedacio Dioscórides Anazarbeo, [1555]*. Ed. facsímil. Madrid, Instituto de España, 1968, p. 81.

(48) *Ibíd.*

(49) *Ibíd.*

(50) AA.VV. *Historia de la Farmacia...* [265], *op. cit.*, p.317.



médicos de madera. El sentir mayoritario de la clase médica es inverso y muestra de ello queda reflejado en la literatura. El sacerdote español Francisco Delicado, al final de la *Lozana andaluza*, señala cómo a este remedio le debe la curación. Cristóbal de Castillejo inicia el poema *Loor del palo de las Indias estando en cura de él* con estos versos:

*Guayaco, si tú me sanas/ y sacas de estas pendencias,/ contaré tus  
excelencias/ y virtudes soberanas. (51).*

Otro elemento que hay que agregar en relación a lo popular de este remedio es la mucha iconografía que en esa época muestra la habitación del enfermo, con todas las etapas para la preparación de la infusión de guayaco. Desde la confección de astillas del gran tronco, el cocimiento hasta la administración del remedio al paciente. Conocidísimo es el grabado de Jean Galle, que se conserva en la Biblioteca Nacional de París y reproduce la vivienda de un enfermo sifilítico.

Por toda Europa se extiende la farmacopea americana con rapidez al contar con sustancias vegetales que se creían eficaces contra la terrible plaga sifilítica. En estos jardines no sólo se aclimatan algunas de las plantas americanas, sino que se cultivan aquellos elementos alimenticios que están cambiando la vieja cocina europea.

Todos estos conocimientos sobre Historia Natural eran, ciertamente, enormes, pero, exceptuando la aportación del doctor Chanca (52), no procedían de naturalistas y la información era recogida espontáneamente y transmitida de forma ingenua.

Bien entendido que ello no significa que los datos se trasmitiesen sin rigor y veracidad. Fernández de Oviedo, en el proemio del libro décimo de la primera parte de la *Natural y General Historia de las Indias*, ya advierte que «César no quiere fábulas, ni yo las sabré decir». También señala:

*Porque, en lo que algún mínimo escrúpulo yo tuviere, no lo daré  
en prescío que se deba creer de lo tal sino lo que se debe afirmar de las  
cosas dubdosas.*

Las exiguas noticias sobre los elementos medicinales americanos que, según los historiadores, figuran en estas obras, se explican porque cronológicamente son anteriores a los dos estudios que con metodología científica se realizan en la década de los setenta por Monardes desde Sevilla y Hernández en Nueva España.

---

(51) Citado por Granjel, [90], *op. cit.*, p. 211.

(52) *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Ed. J. Gil y C. Varela. Madrid. Alianza, 1984, pp. 155-176.

# LOS MARINOS DE LA FLOTA SOVIÉTICA Y LA ASISTENCIA A LA ESPAÑA REPUBLICANA (1936-1939)

M. MONAKOV  
Capitán de navío

Y. RIBALKIN  
Teniente coronel

Historiadores

La parte soviética brindó asistencia al gobierno de la República española durante la guerra civil (1936-1939) mucho antes que oficialmente la pidiera Madrid. El 29 de septiembre de 1936 en la reunión del Politburó del Comité Central del Partido Comunista (bolchevique) se aprobó la resolución pertinente. El 14 de septiembre del mismo año, S. Uritsky y A. Slutsky, de la Dirección General del Servicio de Inteligencia Militar, promovieron un plan que sirvió de base a dicha resolución (1). Sin embargo, los hechos evidencian que en el régimen de trabajo este asunto había sido dilucidado con anterioridad.

En la segunda mitad de agosto se inicia el envío de personal técnico-militar, en particular, de la flota. En un comienzo, este personal tenía el status de diplomáticos, como por ejemplo, N. Kuznetsov, agregado naval ante la República española. En un ambiente sigiloso y a prisa, se desenvolvía el envío de especialistas y la misión a cumplir. Según testimonia N. Kuznetsov, él no pudo explicar ni al comandante de la Flota ni al de la Marina de Guerra del ejército rojo obrero y campesino el motivo de su partida a Moscú. Uritsky, en persona, instruía a los que se marchaban a España (2).

Con tiempo inició la diplomacia la preparación de la intervención directa de la URSS en los acontecimientos de España. Es curioso que mientras las potencias europeas trataban de coordinar sus esfuerzos con el fin de localizar el conflicto doméstico español, Y. Maisky, embajador soviético en Gran Bretaña, «se fue a veranear» a Sochi (balneario en el mar Negro), donde descansaba I. Stalin quien dirigía y organizaba toda la ayuda a la República por teléfono.

La doctrina política y militar del Gobierno soviético y del partido bolchevique implicaba el respaldo de la Unión Soviética a las fuerzas proletarias, democráticas y a las revoluciones nacional-liberadoras, que a su vez era considerado como prioridad de su política exterior, médula de la estrategia militar, piedra angular de la estructuración castrense.

(1) Instituto de Historia Militar, Ministerio de Defensa de la Federación Rusa (IHM). Inventario (I). 6408. Página (P.) I.

(2) Véase (V): N. Kuznetsov. Na dalekom meridiane. 3.<sup>a</sup> Ed. Nauka, 1988. P. 8-15.

Lo expuesto de los hechos más arriba señalados permite afirmar que la dirección de la URSS, en realidad, no ponía en tela de juicio su actitud con respecto a los acontecimientos de España. Se trataba única y exclusivamente de determinar la forma y envergadura de la asistencia.

No pocas han sido las publicaciones acerca de la ayuda de la Unión Soviética a la España republicana así como de la actuación de los asesores militares soviéticos y de los especialistas incorporados al Ejército Popular (3). Al mismo tiempo, la participación del personal de la Marina de Guerra y Mercante (1936-1939) sigue siendo página casi desconocida hasta el presente para la Historia.

Uno de los factores que incidía negativamente en el sistema de ayuda a la República era el hecho de que España y la Unión Soviética no fueran países fronterizos y que los puertos de la parte europea de la URSS se encontraran a 3,500 kms de distancia de los de la República. La institución del Comité de No Intervención patentizó que el envío de cargas y el traslado de personal a la Península Ibérica podría realizarse únicamente por vía marítima y directa a sus puertos.

El suministro de armas soviéticas a la España republicana se efectuaba de acuerdo a la operación «X» en el marco de la Dirección General del Servicio de Inteligencia Militar. Sus objetivos eran:

En primer lugar, disponer de una cantidad suficiente de barcos que correspondan al sistema de suministro de cargamento bélico a los puertos españoles.

Las posibilidades de la flota marítima mercante de la Unión Soviética, en aquellos años, estaban limitadas tanto por el tonelaje general como por las características de algunos barcos, en su mayoría anticuados, de pequeño desplazamiento y velocidad. Los barcos que pudieran utilizarse para cumplir este cometido específico había que sacarlos de las rutas marítimas, reequiparlos con mecanismos de carga, repararlos urgentemente con el propósito de emplazar, más tarde, armamento. Parte de las naves eran españolas, otra parte eran buques fletados en otros países.

En segundo lugar, la situación política, operativa y estratégica requería, en la zona de operaciones, garantizar al máximo un óptimo camuflaje.

La Unión Soviética, por boca de sus representantes en el Comité de No Intervención, declaraba abiertamente su derecho a ofrecer ayuda a los republicanos, siempre y cuando los Estados fascistas asistieran a Franco. Mientras tanto el gobierno soviético por motivos políticos continuaba rechazando las acusaciones de injerencia y ocultaba escrupulosamente el auténtico carácter y la proporción de la ayuda militar a la República. Además, se excluía la escolta de los convoyes a lo largo del itinerario por un motivo trivial: tanto la Marina de Guerra soviética como la española no estaban en condiciones de cumplir este objetivo porque carecían de convenientes fuerzas, medios y

---

(3) Véase: Revista «Ejército» (España). 1992. NN 624-625.

bases para maniobrar entre los puertos de ambos países en cualesquiera de las posibles rutas. La seguridad se alcanza mediante medidas detalladas y planificadas de camuflaje operativo.

En tercer lugar, un problema de suma importancia consistía en la capacitación de las tripulaciones, sobre todo, de los capitanes de barco, a pesar que en la Unión Soviética se había formado una amplia opinión pública a favor de la República, y los republicanos gozaban del respaldo de la absoluta mayoría de los soviéticos que consideraban que la lucha contra la amenaza de fascismo respondía a los intereses nacionales.

La sección especial «X», constituida en el marco de la Dirección General del Servicio de Inteligencia Militar, estaba encargada de organizar la ayuda. En los puertos marítimos de la URSS, donde se cargaban los barcos se crearon grupos especiales compuestos de representantes de departamentos centrales del Comisariado de Defensa y de otros departamentos.

Al valorizar, haciendo un examen retrospectivo, cabe reconocer que dicha operación se realizó a un nivel bastante alto y eficiente, tanto más cuanto la jefatura soviética estaba dispuesto a brindar ayuda al legítimo gobierno de España, teniendo en cuenta las posibilidades de la economía nacional y de la industria bélica.

El sistema de transporte de cargas militares estaba bien coordinado y permitió en los barcos designados con la letra «Y» la transportación a los puertos españoles de cerca de quinientas mil toneladas de armamento, municiones, etc., así como a centenares de voluntarios y asesores soviéticos, en las complejas condiciones de bloqueo, de largas distancias y de otros factores desfavorables. La experiencia de la operación «X», única en su género, se tuvo en cuenta al planificar y plasmar en la práctica la operación «Anadyr» (1962), cuando se trasladó a Cuba grandes unidades del ejército soviético. Dio la casualidad que R. Malinovsky, mariscal de la Unión Soviética, ministro de Defensa de la URSS que comandara la operación «Anadyr» fue asesor en la guerra civil en España (1936-1939).

En los años 30 un enigma para muchos era ¿cómo se transporta tanto material bélico a España? Circulaban rumores que se llevaba por mar en aparatos sofisticados y en submarinos porque la Armada soviética poseía bases navales secretas en el Mediterráneo. L. Fischer, corresponsal norteamericano, en diciembre de 1936, en una entrevista con el jefe de la Dirección General del Servicio de Inteligencia Militar declaró: «Esta operación soviética es un acto heroico puesto que rompió el bloqueo» (4).

Merece especial atención el sistema de transporte de cargas llevado a cabo bajo la dirección de la sección «X».

En los puertos de embarque, grupos especiales compuestos exclusivamente de marineros de las bases navales se hacían cargo del cargamento militar que se encontraba en los depósitos militares. El jefe del puerto garanti-

---

(4) Archivo Militar Estatal de Rusia (AMER). Fondo (F.). 33987. 1. 3. Expediente (E) 960. P. 28.

zaba el funcionamiento de remolcadores, lanchas, grúas flotantes y otros mecanismos adicionales, así como la protección de la zona donde se efectuaba el cargamento del material bélico (5).

La tarea principal, como se ha señalado más arriba, era garantizar el camuflaje operativo. Con este fin se escribía en la parte lateral de alguno de los vagones diferentes nombres geográficos, como por ejemplo «Vladivostok». Simultáneamente, agentes difundían el rumor que el cargamento bélico se dirigía al Extremo Oriente. El verdadero carácter de la comisión de servicio especial y los puertos de descarga se comunicaba a los especialistas y a la tripulación sólo al zarpar. Cada «Y» realizaba el viaje siguiendo una ruta determinada y adoptando medidas de precaución. Poco antes de entrar en la zona de bloqueo los buques apagaban las luces, cambiaban pabellones, siluetas, nombres, color y documentos. En los pasos peligrosos navegaban de noche (6).

El camuflaje perseguía el propósito de ocultar la adscripción del buque a la flota mercante soviética o española y si el transporte tenía emplazado armamento también se camuflaba. Asimismo, se enmascaraba la tripulación: en algunos barcos los marineros de guardia se ponían capuchas tropicales; en otros, parte de la tripulación se asemejaba a turistas paseando por la cubierta (7).

En la etapa inicial los cargueros salían de los puertos soviéticos del mar Negro (Odessa, Sebastopol, Feodosia, Kerch) y surcaban los Dardanelos, mar de Mármara y mar Mediterráneo hasta anclar en puertos españoles. Al entrar en el Mediterráneo, los buques «Y» navegaban en dirección meridional de las rutas comerciales tradicionales (al sur de la isla de Malta) rumbo al promontorio Bon, y de aquí a lo largo del litoral africano. En diferentes puntos estimados de la costa de Argelia hacían rumbo hacia Cartagena. Los transportes al cruzar los Dardanelos se retenían, de uno a dos días, en las islas de la costa de Grecia para ultimar el sistema de camuflaje. Partían con otros pabellones y nombres. No se permitía que el camuflaje fuera cortado por el mismo patrón (8).

Una vez recrudecidos el bloqueo y los ataques del enemigo en las rutas marítimas se decidió enviar los cargamentos militares desde los puertos bálticos y nórdicos soviéticos (Leningrado y Murmansk) por mar hasta El Havre o Cherburgo y, luego por ferrocarril cruzando Francia. Ya en octubre de 1936, K. Voroshilov propuso a I. Stalin suspender el envío de cargas especiales por la ruta meridional y utilizar sólo la septentrional. Ello se fundamentaba en que «la ayuda a los norteaños sería un factor afianzador e influiría, en

(5) Archivo Central del Ministerio de Defensa de la Federación Rusa (ACMDF. R.). F. 16. I. 3148. E. 5. P. 21.

(6) AMER. P. 33987. I. 3. E. 832. P. 162; E. 870. P. 341-342; E. 961. P. 166; F. 35082. I. 1. E. 18. P. 49, 64-66; ACMDF. F. 132. I. 2642. E. 83. P. 37.

(7) La guerra en España. Publicación 15. Las acciones de la Flota en las comunicaciones marítimas. M: Dirección del Servicio de Inteligencia del E. R. de O. C., 1938. P. 18.

(8) AMER. F. 33987. I. 3. E. 961. P. 155-156; ACMDF. F. 16. I. E. 5. P. 23.

gran modo, en el curso de la guerra» (9). Hemos de señalar que la ruta Leningrado era dificultosa pues había que atravesar el estrecho de Sund (para el transporte de cargas especiales jamás se ha utilizado el canal de Kiel). El trayecto que se iniciaba en Murmansk era más largo y penoso debido a las frecuentes tempestades. A más de esto, en el Norte, los españoles no disponían de suficiente cantidad de barcos mercantes, con el agravante de su pequeño tonelaje, que mermaba la eficacia de cada convoy (10).

En septiembre de 1937 los nacionales intensificaron las operaciones marítimas hundiendo a varios barcos republicanos con cargamento no bélico. Desde entonces cada barco se proveía de armas en las bases navales soviéticas, que generalmente eran de seis a ocho ametralladoras antiaéreas y alguna bomba carga de profundidad (11). Las ametralladoras antiaéreas no estaban en condiciones de repeler ataques masivos de la aviación, pero ejercían una influencia positiva en el estado de ánimo de la tripulación. El *Cabo Santo Tomé* tenía las mejores armas: cuatro cañones de 75 mm; cuatro de 45 mm y ocho ametralladoras (12).

La Flota naval de España garantizaba la protección de los «Y» en sus costas. Moscú planificaba, coordinaba y organizaba el encuentro en alta mar con la flota naval republicana. Dos días antes de aproximarse un buque con armas al meridiano de Argelia, el asesor soviético en Cartagena recibía un mensaje cifrado con datos relativos a la ubicación del barco, el pabellón que llevaba, nombre del buque y apellido del asesor naval «jefe»; responsable de la seguridad del recorrido. Además al asesor naval jefe se le informaba, en cablegrama cifrado, el tipo de armas que transportaba el buque.

Tras recibir la notificación correspondiente, el asesor naval soviético adoptaba medidas adecuadas para organizar el encuentro de «Y» a 60-80 millas, aproximadamente, al sureste de Cartagena con los barcos y torpederos de la flota naval republicana que lo escoltaba hasta el puerto de destino (13). N. Kuznetsov, agregado militar naval en España, y asesor en jefe de la Marina republicana, testifica: «La misión primordial de la flota naval republicana consistía en escoltar los convoyes con cargas, impedir el ataque del enemigo para llevar a buen término el transportamiento de efectos de guerra y víveres» (14). N. Kuznetsov, se hace merecedor de gratitud por haber elaborado las rutas para los convoyes. Esta conclusión la corroboran las «Notas acerca de las operaciones «Y» firmadas por Lepanto (seudónimo de N. Kuznetsov) que hemos encontrado en el archivo militar». (Nota de los autores) (15).

El 4 de octubre de 1936 de Feodosia se hace a la mar *Comnechin* que descargó en Cartagena: seis obuses ingleses con 6.000 proyectiles; 240 lanzagra-

(9) IHM. I. 6408. P. 4.

(10) ACMDFR. F. 16. I. 3148. E. 5. P. 24-25.

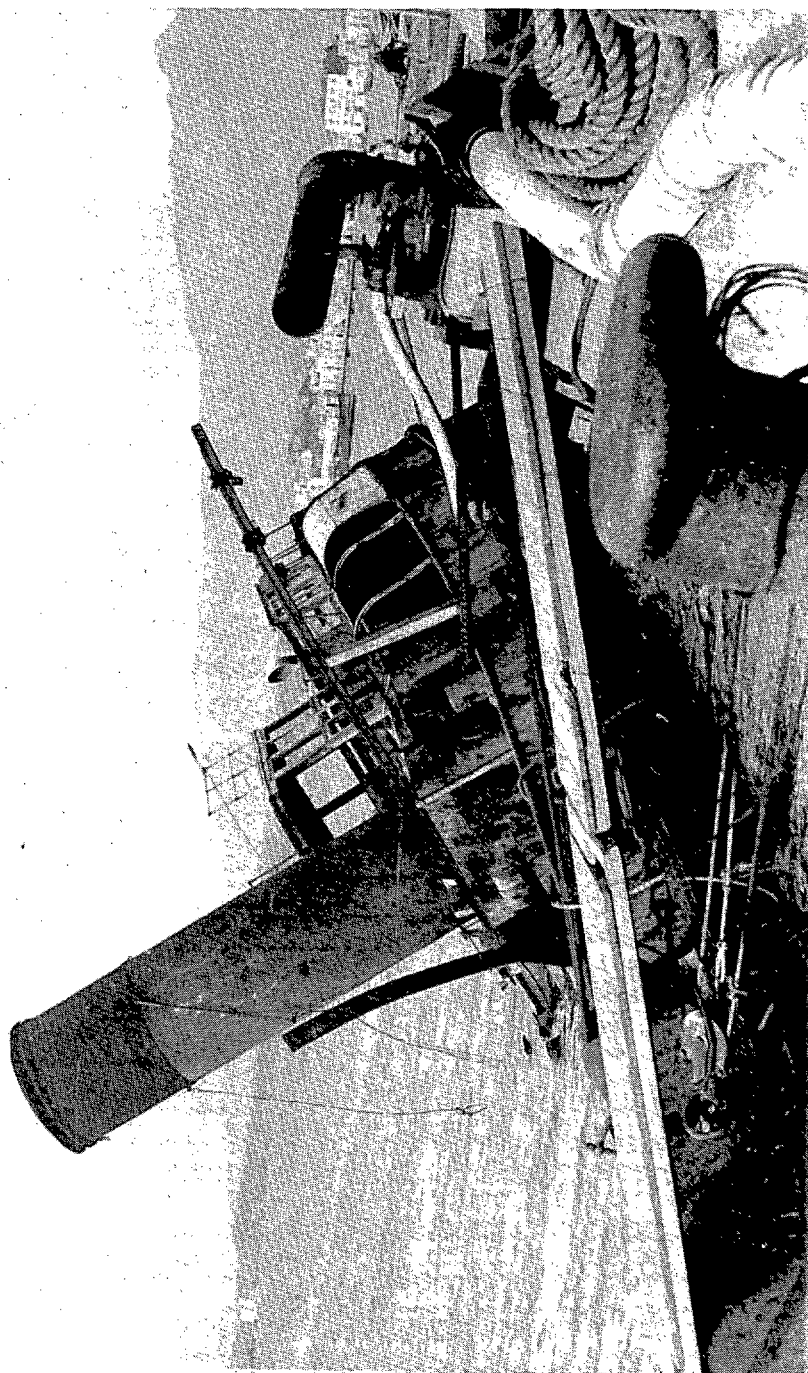
(11) AMER. F. 33987. I. 3. E. 961. P. 165; I. 165; F. 35082. I. I. E. 18. P. 13.

(12) La guerra en España. Publicación 15. P. 15.

(13) AMER. F. 33987. I. 3. E. 961. P. 166; ACMDFR. F. 16. I. 3148. E. 5. P. 23.

(14) N. Kuznetsov. Nakanune. 3.<sup>ª</sup> Ed. M.: Voenizdat, 1989. P. 155.

(15) Véase: AMER. F. 35082. I. I. E. 18. P. 56-66.



nadas alemanas con 100.000 granadas; 20.350 fusiles con 16.500.000 cartuchos. Ocho días después en Cartagena ancló la motonave *Komsomol* con 50 tanques a bordo (16).

Una ofensiva masiva de los diplomáticos soviéticos, representantes en el Comité de No Intervención, precedió a la llegada de los barcos soviéticos con armamento a España.

De septiembre a noviembre de 1936, partieron a España 17 transportes, de los cuales 10 eran soviéticos (*Komsomol, Starey Bolchevik, Kim, Volgo-lies, Karl Liepin, Andreev, Kursk, Blagoiev, Chicherin*, y el buque cisterna *Sergó Ordzhonikidze*). Gracias a la hábil organización los 17 transportes con cargamento militar llegaron felizmente a los puertos de destino (17).

En los meses subsiguientes más de 25 buques de la URSS, España y de otros países continuaron transportando armamento y técnica bélica para la República. La sección «X» de la Dirección General del Servicio de Inteligencia Militar, de septiembre de 1936 a mayo de 1937, organizó 30 convoyes con cargamento especial, de los cuales 24 zarparon de los puertos del mar Negro a Cartagena; dos de Lenigrado a los puertos del norte de España; tres, de terceros países (18).

Había que tomar en consideración que la distancia y el bloqueo infringiría pérdidas: de julio de 1936 a 1937, en aguas españolas y adyacentes, fueron hundidos 125 barcos, de los cuales 48 eran ingleses, 30 españoles y nueve franceses (19). En este contexto la pérdida de buques soviéticos es ínfima: fueron echados a pique tres barcos y otros tres, capturados por los nacionales. Los seis llevaban pabellón soviético y no transportaban armamento. Documentos del archivo muestran que uno de los «Y» no llegó a Cartagena debido a los impactos de un ataque aéreo; viéndose obligado a descargar en la costa no lejos del puerto de destino (20).

Sin embargo, cada travesía a España era para las tripulaciones una operación militar en el amplio sentido de la palabra. En este aspecto sería digno mencionar el barco *Andreev* (22-10 a 12-11 de 1936) que partió de Leningrado a Bilbao con su capitán, A. Preynkopf, y la tripulación: N. Chilinguri, A. Evgrafov, B. Ilín, A. Shutov, E. Popov, y otros (21).

Gracias a una organización precisa, a la disciplina y perseverancia de todos los que participaron en las operaciones «X», alcanzaron los puertos de la República 66 «Y» (52 en 1936-1937; 13, en 1938; uno, en 1939). La Unión Soviética suministró a la España republicana 648 aviones de todo tipo; 347 carros de combate; 120 vehículos blindados; 1.186 cañones; 340 morteros;

(16) ACMDFR. F. 132. I. 2642. E. 83. P. 39; AMER. F. 33987. I. 3. E. 912. P. 84 (V. copia N 1).

(17) AMER. F. 33987. I. 3. E. 870. P. 341-343.

(18) Ibid. E. 893. P. 231.

(19) Historia de la Segunda Guerra Mundial. 1939-1945. T. 2. M.: Voenizdat. 1974. P. 54.

(20) Véase: Buques del Ministerio de la Marina que perecieron durante la Gran Guerra Patria M., 1989. P. 97; Archivo Estatal ruso de la Marina de Guerra de la Federación Rusa (AERMG FR). F. P. 1529. I. 2. E. 37, 41; E. 551. P. 116-119, 121-143.

(21) AMER. F. 33987. I. 3. E. 870. P. 237 (V. copia N 2).



20.486 ametralladoras; 497.813 fusiles; 862 millones de cartuchos; 3.400.000 proyectiles; 110.000 bombas de aviación, etc (22). A la Flota naval republicana se proporcionó, entre otras cargas, cuatro lanchas torpederas con 16 torpedos; 400 bombas carga de profundidad (180 grandes y 220 pequeñas); 16 cañones navales de 45 mm, con 7.019 proyectiles; 15 estaciones de radio de a bordo y tres goniómetros (23).

Analizando los documentos de los archivos y fuentes de historia podemos sacar la conclusión que la asistencia técnico-militar de la Unión Soviética a la España republicana ha sido considerablemente inferior a la asistencia que prestara Alemania e Italia a los franquistas. Ello está condicionado tanto por las posibilidades de la economía nacional como por motivos políticos.

Durante la guerra el suministro de armas y la técnica militar se llevaba a cabo a petición del gobierno republicano. Dos voluminosas carpetas con correspondencia del gobierno español dirigida al embajador de la URSS en España, solicitando enviar toda clase de material bélico da una idea cabal de la necesidad de armamento que tenía la república para que pudiera defenderse. Entre las peticiones figura la de consolidar la Marina de Guerra republicana. Así, la «Carpetas N.º 1 de cartas del gobierno español» (11 cartas del 16 de diciembre de 1936 hasta el 8 de abril de 1937), L. Caballero e I. Prieto, pidiendo a la Unión Soviética enviar «cuatro submarinos y el personal correspondiente para formar la tripulación de tres submarinos; 20 lanchas torpederas con 80 torpedos» (24). La «Carpetas N.º 2 comprende catorce cartas (del 9 al 30 de enero de 1937), de Giral e I. Prieto al embajador de la Unión Soviética en España solicitando enviar armamento y técnica en cantidad considerable» (25).

El gobierno de Juan Negrín (7 de noviembre de 1938) pidió a K. Voroshilov mandar: «seis patrulleros; 12 lanchas torpederas pequeñas; 100 torpedos de 523 mm» (26) a la par de tanques, aviones y piezas de artillerías. Ignacio Hidalgo de Cisneros, llegó a Moscú en diciembre de 1938 con el propósito de gestionar la demanda indicada. K. Voroshilov, comisario de Defensa de la URSS, el 13 de diciembre de 1938 informó a I. Stalin acerca de la posibilidad de suministrar parte del armamento solicitado en los navíos de la compañía «France Navigation», a través de Francia. Por ejemplo, se preveía mandar 15 lanchas torpederas con 30 torpedos y otras armas (27). El valor total del material a suministrar llegaría a 55.359.660 dólares (28).

Bien pronto, de Murmansk a Francia se hicieron a la mar siete cargueros con armamento, pero sólo parte de éste pudo salvar la frontera francesa. Las

(22) Historia de la segunda guerra mundial. T. 2. P. 27; Guerra y Revolución. 1936-1939. T. I. M.: Progreso, 1968. P. 202-203; Solidaridad de los pueblos con la República española. 1936-1939. M.: Nauka. 1972. P. 6-7, 255-256; Historia de la URSS. 1988 N. I. P. 31.

(23) AMER. F. 33987. I. 3. E. 893. P. 183; AMEDFR. F. 119. I. 663. E. I. P. 57-59.

(24) AMER. F. 33987. I. 3. E. 960. P. 193-205.

(25) *Ibidem*. P. 205-229.

(26) AMEDFR. F. 132. I. 2642. E. 136. P. 23-24.

(27) *Ibidem*. P. 57, 58, 63.

(28) AMER. F. 33987. I. 3. E. 1259. P. 85-105.

tropas republicanas no estaban ya en condiciones de hacer uso de las armas, gran parte del material hubo que devolverlo a Francia y la otra, liquidarlo (29).

En el continente europeo, únicamente la Unión Soviética—México, en el hemisferio occidental— prestó eficiente ayuda a la República española. El 3 de enero de 1937, I. Prieto, ministro de la Marina de Guerra y de las Fuerzas Aéreas de la República, declaró: «con modestia y sin palabras altisonantes la Unión Soviética nos dio todo lo que estaba en condiciones de dar» (31). Mas, el gobierno soviético, como se ha señalado, no satisfacía todas las solicitudes del gobierno republicano.

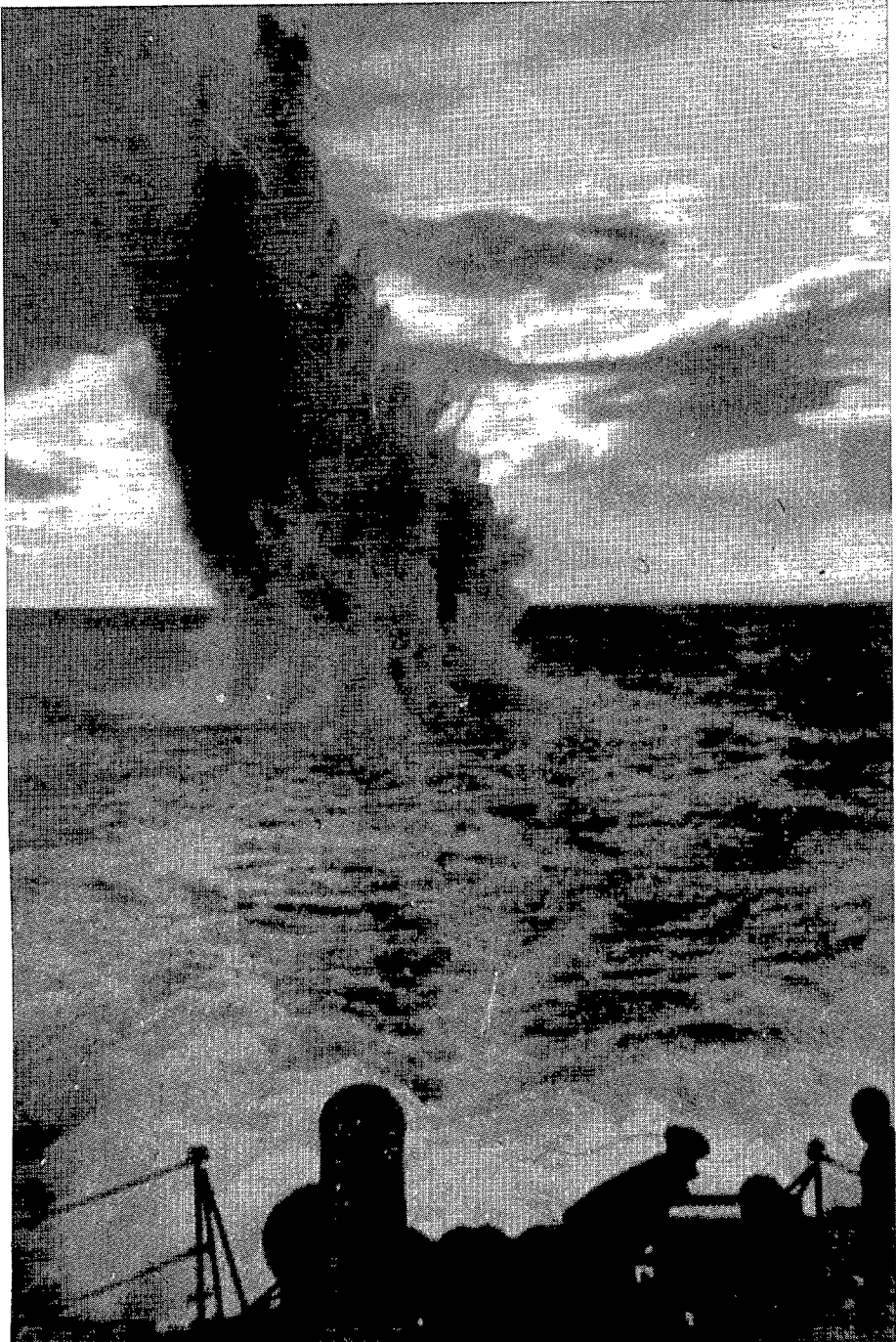
Lo expuesto se refiere en gran medida al suministro de armamento para la Marina de Guerra. La construcción naval, relativamente desarrollada en el ex imperio ruso, se desintegró después de la resolución y la guerra civil en Rusia. La meta fundamental del primer plan quinquenal (1928-1932) era crear una industria de producción de carros de combate, en cambio a la Marina de Guerra no se la pertrechó siquiera de un pequeño número de navíos que había sido previsto construir según el programa de 1929. Una excepción era la construcción de lanchas torpederas fabricadas en grandes series. La construcción de submarinos se desenvolvía, con relatividad, en condiciones más favorables, aunque en escasa cantidad para la Marina de Guerra del ejército rojo de obreros y campesinos. En lo referente a los buques de escolta y antisubmarinos la demanda de éstos, sumamente necesaria para las flotas de la URSS no se satisfizo.

Entretanto la flota republicana disponía de suficientes barcos para enfrentarse con las fuerzas navales nacionales. El personal y el estado en que se encontraban los servicios de retaguardia eran factores esenciales que impedían alcanzar el nivel indispensable que requería la preparación combativa. El problema del personal incidía en la organización del entrenamiento diario y combativo que a su vez se manifestaba palmariamente en la planificación y resultados de las operaciones y acciones de la flota republicana. Los asesores militares soviéticos y especialistas, en cierta medida, cooperaban en la solución del problema pero subsanarlo no les era dado. Como se ha dicho, los asesores navales soviéticos (N. Kuznetsov, I. Yumashev y otros) arribaron a España en agosto de 1936. Bien pronto se formó el instituto de asesores militares soviéticos. Los asesores militares soviéticos de las agrupaciones, grandes unidades, unidades del ejército republicano se subordinaban a los asesores militares soviéticos superiores de las fuerzas armadas, Armas y diferentes servicios, Fuerzas Aéreas y Marina de Guerra y éstos a su vez, se subordinaban al consejero superior jerárquico militar soviético. Durante la guerra civil los asesores militares soviéticos superiores en la Marina eran: N. Kuznetsov, V. Alafuzov, N. Basistey, N. Abramov, N. Pitsersky, S. Sapozhnikov, G. Zhukov. En el Estado Mayor de la Marina de Guerra, en las agrupaciones y

(29) Véase: *Me internacionalisti*. 2.<sup>a</sup> Ed. M. Politizdat, 1986. P. 331-333.

(30) La ayuda militar y económica mejicana prestada a la República española alcanzó 2.2 millones de dólares.

(31) *AERMG FR. F. 35082. I. I. E. 27. P. 28.*



Cargas de profundidad por la aleta de estribor del destructor *Ulloa*.

bases navales de Cartagena asesoraban V. Drozd, A. Golovko, S. Ramishvili, I. Eliseev, B. Pogdenko, N. Anin, V. Gavrilov, N. Ilín, V. Tšepanovich, M. Snitko, E. Zhukov (32).

En el contexto de la asistencia a la Marina de Guerra republicana, una de sus peculiaridades consistió en que especialistas para dicha Arma, a diferencia de pilotos y tanquistas, no se preparaba en la URSS. La Flota española requería comandantes de navíos, de torpederos y en primer orden, de submarinos. Imposible era capacitar en el curso de varios meses a quienes carecieran de experiencia en el servicio en esta Arma. Por ello, de acuerdo con el gobierno republicano se decidió enviar a España a un grupo de submarinistas y torpedistas para designarlos comandantes de tripulaciones españolas y mixtas (española-soviética).

Seis submarinistas soviéticos: I. Grachev, V. Egorov, G. Kusmín, S. Lisin, I. Burmistrov y N. Egipkó fueron designados jefes de los submarinos «S» (33). Los documentos de los archivos mencionan no sólo a los jefes de patrulla y de algunos torpederos (S. Osipov, V. Lijolietov, A. Batrakov y otros) sino también a Eremin, mecánico de la flota, a los motoristas de la flotilla Uzvenko y Vrodlivets y al radista Bielov (34).

El análisis efectuado en base a los documentos del archivo nos posibilita sacar la conclusión que eran pocos los especialistas soviéticos en la Marina de Guerra republicana, en total 77 personas. El plazo de permanencia en España variaba, pero más de un año, como regla, nadie se quedaba.

V. Alafuzov, en su informe del 7 de diciembre de 1938 señala que los asesores en España actuaban en condiciones difíciles: topaban con un teatro de operaciones de índole ignorada y armas desconocidas; debían vencer la nostalgia y la barrera lingüística. Además, sufrir la molestia de la semiclandestinidad en la flota republicana y correr el riesgo de desaparecer, en circunstancias misteriosas para sus familiares y parientes (35).

Los diarios y partes de los especialistas y asesores navales soviéticos que luchaban a favor de la república evidencian que a las dificultades mencionadas por V. Alafuzov habría que añadir otras circunstancias de carácter objetivo y subjetivo.

Los asesores militares y navales soviéticos en el marco de sus derechos restringidos asumían la responsabilidad de los resultados de las operaciones de las fuerzas armadas republicanas ante el mando militar del Ejército Rojo y la dirección del partido que los había seleccionado y designado. A la par, el mando español no era propenso a olvidar el status de los especialistas militares soviéticos adjuntos a dicho mando. Aprobaban decisiones partiendo de la noción que tenía respecto a la situación operativa y política, y no aceptaba

---

(32) N. Kuznetsov. Na dalekom meridiane. P. 130-131. AERMG FR. F. P.-1529. I. 2. E. 548. P. 108; F. P.-1678. I. I. E. 43. P. 38-39.

(33) AERMG FR. F. P. 1529. I. 546. P. 5.

(34) *Ibidem*. I. 549. P. 115-116, 232-248. E. 545. P. 9, 12.

(35) AMER. F. 33937. I. 3. E. 1143. P. 127.

ninguna propuesta de los asesores soviéticos referente al empleo de distintas Armas, navíos de diferentes tipos y de preparación combativa y política de acuerdo con el modelo soviético.

Hemos de tener presente que la flota naval soviética padecía de un agudo déficit de personal experto desde «jefes de gran unidad hasta comandante general de la flota» a causa de las purgas, en oleadas, de Stalin. Por este motivo la mayoría de los especialistas militares navales soviéticos destinados a España, conforme al cargo y experiencia en el ejercicio anterior del mando pudiera cumplir cabalmente sus obligaciones funcionales de asesores, sobre todo, en el Ministerio de Marina de Guerra, en el mando de la flota y de las bases navales. N. Kuznetsov, el más capaz y experimentado entre los asesores navales no era más que capitán de fragata y comandante de crucero. B. Alafuzov, antes de la guerra civil en España servía en el Estado Mayor de la Flota como jefe de Departamento. N. Abramov, era comandante de un destructor. V. Tzipanovich, asesor del Jefe de Estado de una base naval, tenía el grado de primer teniente y cursaba estudios en una academia naval. N. Ilín, primer teniente, era a principios de 1938 asesor del comandante de la flotilla de destructores (36).

V. Alafuzov, en particular, aseveró que el personal de la Marina soviética poseía poca práctica, y al mismo tiempo subrayó que, teniendo una buena preparación de táctica, los especialistas soviéticos carecían de conocimientos a fondo para poder desempeñar sus funciones en el Estado Mayor en lo concerniente a resúmenes y conclusiones de la experiencia que hubiera de extraerse de las operaciones (37). Pero, jamás se les podría culpar de eludir la responsabilidad asumida. En cualesquiera circunstancias los especialistas y asesores navales soviéticos trataban de puntualizar los objetivos y con frecuencia con su presencia y bajo el mando directo de aquéllos, se lograba alcanzar el éxito.

Los asesores y especialistas navales soviéticos participaron en muchas operaciones y combates. En otoño de 1936, en el raid de la flota republicana al Cantábrico, N. Kuznetsov, era el adjunto de M. Buis, comandante de la flota republicana y a su regreso a Cartagena N. Anin reemplazó a N. Kuznetsov. Los especialistas navales soviéticos se oponían, de manera unánime, al raid considerando que esta operación no lograría su objetivo ya que dejaría sin protección los terminales de la comunicación marítima principal a través de la cual llegaba la asistencia de la Unión Soviética. No obstante, al regresar la Flota a Cartagena los asesores soviéticos señalaron que el raid esclareció la situación demostrando el «bajo nivel de la capacidad combativa de los navíos y de la Flota en su conjunto, y la necesidad imperiosa de tomar medidas urgentes con el fin de poner las cosas en su punto...» «...aquél (raid.—nota de los autores) valió para quebrar la resistencia de algunos mandos y de tal suerte iniciar una labor práctica a fin de plasmar las sugerencias de los asesores

(36) AERMG FR. F. P. 1529. E. 545. P. 9, 12.

(37) *Ibidem.* I. I. E. 9. P. 31.

soviéticos...», a un tiempo estimuló «a los asesores a promover un plan concreto de actividades...» (38).

Después del raid al Cantábrico se elevó, en gran medida, el prestigio de los asesores navales soviéticos y les permitió encauzar las acciones de la flota republicana en defensa de las comunicaciones marítimas en el Mediterráneo. Los asesores consiguieron también que se repararan navíos, se tomaran medidas organizativas tendentes a fortalecer el mando en todos los eslabones de la Flota, y según un plan se ordenara el ejercicio de combate. Este último, de acuerdo con la información de los asesores, chocaba con la más fuerte resistencia «de parte de la oficialidad que no admitía ningún método de ejercicio de combate, ni el nuestro ni cualquier otro, ni tampoco la importancia que revestía para la combatividad de la flota» (39). Sin embargo, a fines de febrero de 1937, en los diarios e informes de los asesores navales soviéticos se subraya que conjuntamente con el personal español se sentaron las bases de organización logística, de maniobrabilidad de cruceros y destructores, en campaña y en orden de combate; se constituyó el Estado Mayor de las flotillas de destructores; se puso orden en el entrenamiento especial de marineros, subalternos y oficiales; se efectuaron ejercicios tácticos con los comandantes de navíos y se robusteció considerablemente la disciplina militar (40).

Podríamos sacar a colación muchos ejemplos del abnegado cumplimiento del deber militar e internacionalista del personal soviético. Así, el 17 de septiembre de 1937, tres destructores republicanos escoltando a dos transportes se encontraron de frente al crucero *Canarias*. El comandante de la flotilla intentó huir y abandonar a los transportes a la gracia de Dios. I. Eliseev, asesor soviético se opuso e insistió a que los destructores emprendieran el ataque. Lanzaron cuatro torpedos que no dieron en el blanco pero los transportes se salvaron (41).

I. Eliseev y el primer teniente N. Ilín que se encontraban en el buque insignia, el destructor *Sánchez*, de la flotilla de destructores desempeñaron importante papel en el ataque y hundimiento del crucero *Baleares*. Siete asesores participaron en esta batalla ejerciendo influencia en el curso de ésta (42).

Después de la caída de Málaga, un descatamento de buques de Almería fue dedicado a reforzar la defensa de la ciudad. Del 11 de febrero al 1 de junio de 1937, de hecho, uno de los asesores navales: «el asesor superior soviético de la Marina ejercía el mando de la defensa marítima y costera de Almería (43). Aquí, por vez primera se estableció el sistema de observación y enlace (SO E.—nota de los autores) del mar y aire, que estaba compuesto de nueve puestos marítimos y nueve terrestres enlazadas con la base. El sistema fun-

(38) AERMG FR. F. P. 1529. I. 2. E. 548. E. 1-3.

(39) *Ibíd.* P. 16-17.

(40) *Ibíd.* E. 553. P. 225.

(41) *Ibíd.* E. 554. P. 122.

(42) *Ibíd.* E. 377; E. 545. P. 9, 12.

(43) *Ibíd.* E. 548. P. 79.

cionó a la perfección y la observación del mar abarcaba una franja de la costa que alcanzaba hasta 100 millas» (44).

Se operaron cambios sorprendentes con la llegada de los submarinistas soviéticos. El asesor superior soviético informaba: «los 12 submarinos de la flota republicana tienen el material desgastado y vetustos cascos que disminuyen en un 70 por 100 la capacidad combativa y limitan la inmersión a 25 m. El punto crítico es la falta de mandos (2-3 personas) y el número restringido de subalternos (5-6) con pocos años de servicio...».

El asesor superior naval afirmaba «sólo al llegar (I. Burmistrov.—Nota de los autores), experto, práctico y exigente submarinista, quien gracias a la acertada ejecución de dos raids de patrulla y a la reparación de tres submarinos S-1, S-4 y S-6 se granjeó merecida fama entre los españoles, las cosas mejoraron notoriamente... El 1 de julio de 1937, dos grandes submarinos (tipo «S») cumplían el servicio en el Cantábrico (45).

N. Egipkó, vicealmirante que combatió en la España republicana bajo el seudónimo de «Don Severino» en calidad de comandante de un submarino relata en sus atrayentes memorias que acostumbraba reiteradas veces, emprender ataques contra los navíos franquistas, que bloqueaban las costas cantábricas. N. Egipkó opina que los raids no dieron resultado por el escaso armamento y la falta de idoneidad de los submarinistas españoles así como la poca «predisposición combativa» que reducían a la nada los esfuerzos de los asesores navales soviéticos. N. Egipkó explica que el fracaso de dos ataques contra el crucero *Almirante Cervera* fue debido exclusivamente a que los marinos españoles no querían hundir un buque español. Recuerda también cuántos disgustos le daban los anarquistas, y testimonia la desertión de tripulaciones enteras de los submarinos S-2 y S-4 y del destructor *José Luis Díez*, que se evadieron a Francia (46).

Las tareas que cumplían los submarinistas soviéticos al ejercer el mando de las tripulaciones españolas interpretaban el criterio para el uso del submarino aplicado en la mayoría de las flotas del mundo, entre ellas, en las soviéticas. V. Egorov, informaba que al submarino S-2, que estaba bajo su mando, se le asignaba como objetivo proteger las comunicaciones marítimas de la república atacando las comunicaciones enemigas y dar caza a los navíos de la marina fascista. Del 12 de agosto al 20 de noviembre de 1938, el submarino realizó 16 raids encontrándose en el mar 48 días (47). De aquí dimana que el coeficiente de la tensión operativa de los submarinos era bastante alto, lástima que los resultados hayan sido insignificantes.

Sin embargo, los submarinos soviéticos invirtieron enormes esfuerzos con el fin de lograr éxitos y trataron, dentro de sus posibilidades, a que la república española conservara la fuerza submarina. Cuando terminaron las hosti-

(44) *Ibidem.* P. 80.

(45) *Ibidem.* P. 86.

(46) Véase: *Krasnaya Zvezda*. 1992. 27 de junio.

(47) AERMG FR. F. P. 1529. I. 2. E. 546. P. 6.

lidades en el Norte, los submarinistas soviéticos trasladaron los submarinos, estacionados en Francia, a las bases navales de la costa Mediterránea.

Los informes de los asesores soviéticos testifican el estado en que se encontraban los submarinos al arribar a Cartagena: «23.4.38. A las 6 de la mañana el submarino S-4 bajo el mando de Burmistrov llegó sin tropiezos de Francia a Cartagena. En el raid el submarino sufrió los siguientes daños:

- a) dejaron de funcionar ambos periscopios;
- b) se recalentó el electromotor derecho (Nota de los autores)
- c) cesó de funcionar el puente de mando...» (48). N. Egipkó, en el S-2 arribó a Saint-Nazaire el 26 de junio de 1938, comunicó que el submarino pasó el Gibraltar con el «periscopio y la brújula giroscópica dañados» (49).

Los torpedistas, a diferencia de los submarinistas, sacaron mejor impresión de las acciones realizadas con los compañeros españoles.

El 1 de mayo de 1937 atracaron en Cartagena los dos primeros torpederos, tipo G-5, y el mismo día los especialistas soviéticos iniciaron su reconseración. Trabajaban intensa y duramente y el 3 de mayo, los torpederos fueron sometidos a prueba. El 5 de mayo cargaron los torpedos y se trasladaron a la base de Porman. El 17 de mayo los torpedistas soviéticos comenzaron a capacitar a los marinos españoles. Los torpedistas preparaban simultáneamente el personal de cuatro tripulaciones. En el parte se informaba: «El personal español está bien preparado en la materia».

Los torpedistas realizaron un raid de 13 días haciendo escala en Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona y Rosas y luego pasaron a cumplir el servicio combativo diario. Conforme con el parte, los torpedistas, en los primeros momentos no cumplían las funciones que les eran inherentes sino que en calidad de defensa antisubmarina protegían la salida y regreso de la Flota a Cartagena. El 28 de junio se incorporaron dos torpederos (50).

Desde julio de 1937, los torpederos fueron destinados a salir al encuentro y convoyar a los «Y griegas», y de tal modo realizaban la defensa antisubmarina y antiaérea de los transportes. Así, el 30 de julio los torpederos N.º 31 y N.º 41 rebatieron el ataque del avión S-55 contra un transporte con armamento. En el combate sufrieron daños ambos torpederos. En el N.º 31 pereció Ricardo, contramaestre español y fueron heridos Lijoliotov, jefe de la patrulla, Eremin, mecánico de la flotilla y los motoristas: Aneyros, español y Uzhvenko, jefe de la sección de motoristas. El torpedero N.º 41 sufrió averías más serias y resultaron heridos Juan, español, motorista y Vrodlivets, jefe de la sección de motoristas. El torpedero con un solo motor, a una velocidad de unos seis nudos tomó rumbo a Barcelona pero fue localizado nuevamente por

---

(48) *Ibidem.* E. 545. P. 17. Véase: sobre la preparación combativa: Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo, José Ignacio González-Aller. *Submarinos republicanos en la guerra civil española.* M., 1982.

(49) AERMG FR. F. P. 1678. I. I. E. 543. P. 15.

(50) *Ibidem.* F. P. 1529. I. 2. E. 551. P. 34.



un avión enemigo. La tripulación no estaba en condiciones de rebatir el ataque: la ametralladora había quedado fuera de combate. El torpedero se arrojó a la costa y pereció inflamado por el fuego de ametralladora (51).

Este hecho evidencia que los asesores navales soviéticos no daban la debida importancia a las incursiones aéreas que era una realidad para los torpederos —navíos pequeños—, considerando posible utilizarlos de día. Claro está, en los combates marítimos todavía no se emprendían ataques masivos de aviación, ataques en picado y no se utilizaban torpedos de aviación. De lo expuesto puede sacarse la siguiente conclusión: el personal de la Marina soviética que participó en los combates entablados por la flota republicana demostró tanto el aspecto positivo del arte militar naval de la Unión Soviética como los errores y debilidades de éste.

Los conocimientos teóricos y la experiencia práctica de los asesores y especialistas navales soviéticos en lo que atañe a organizar la preparación combativa, política y especial del personal contrastaba ostensiblemente del caudal de conocimientos de la mayoría de los oficiales de la Marina de Guerra española. Pero distaban mucho de ser indiscutibles los puntos de vista acerca de la «teoría de pequeña guerra en el mar» que sentó los cimientos del Reglamento de campaña de la Marina de Guerra del ejército rojo de obreros y campesinos. Pese a que la actividad combativa principal de la flota española era la defensa de las comunicaciones, los asesores contribuyeron, en gran medida, a que efectuara incursiones de poco efecto, bombardeo de la costa africana que acarreaban tensión adicional a la tripulación, pérdidas de barcos, consumo de municiones y gasto de reservas de municiones. Excesiva esperanza se cifraba en la lucha contra los navíos de los nacionales. Era más claro que la luz del día que faltaban fuerzas y medios para organizar el clásico «ataque concentrado» y por ello trataron de efectuarlo, aunque sea, de modo parcial. Únicamente la propensión al estereotipo táctico puede explicar que los submarinos en el norte, con el consentimiento de los especialistas soviéticos, se lanzaran a la caza —infructuosa— de cruceros franquistas y no se usaran, en absoluto, donde rindieran mayor efecto: las comunicaciones del adversario.

Es bastante difícil comprender los motivos a que se atenían ambas partes al enviar torpederos a España. Los puntos de vista imperantes en aquel entonces consideraban que los torpederos, barcos de otras clases y la aviación debían asignarse, casi exclusivamente, para ataques masivos contra los grandes buques de superficie y transportes con tropas de desembarco. Para el combate en las comunicaciones los torpederos ideados en la Unión Soviética poseían reducida capacidad de navegación y autonomía y para ejercer el servicio en calidad de torpederos patrulleros carecían de armamento artillero y antisubmarino. Por entonces, era evidente con absoluta claridad que los torpederos no podrían ser utilizados como tales en ningún sitio. No obstante, se encaminaron a las bases republicanas del Mediterráneo y cumplieron tareas impropias.

---

(51) *Ibidem.* E. 549. P. 115-116.

Y con todo, la asistencia del personal naval soviético a la flota republicana ha sido concreta y eficaz, en conjunto. Para los jóvenes comandantes del ejército rojo de obreros y campesinos era la primera experiencia combativa adquirida en una gran contienda donde la Flota no jugaba un papel decisivo pero realizaba acciones que ejercían, en alto grado, influencia en el curso y desenlace de los combates en el teatro de operaciones.

Abrigamos la esperanza que el siguiente artículo versará sobre la experiencia de la guerra civil en España ( 1936-1939) y su influjo en la estructuración y preparación de la Marina de Guerra de la Unión Soviética en vísperas de la segunda Guerra Mundial.

# DON MIGUEL LOBO MALAGAMBA EN LA ESCUADRA DEL PACÍFICO. 1868-1871

Pilar RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE  
Licenciado en Historia

Lobo, que había ascendido a brigadier el 20 de junio de 1866, quedó como jefe de la Escuadra del Pacífico a bordo de la *Blanca*, que sería el buque insignia el 6 de noviembre de 1868, tras el cese de Méndez Núñez y su paso a la península. A la *Blanca* se unió la *Concepción* enviada desde España como buque de apoyo. Esta última fragata, sería reemplazada por la goleta *Ceres* en 1869.

En España, los acontecimientos de la revolución septembrina que provocaron el destierro de la Reina, habían cambiado el curso de la historia. Se formó un gobierno provisional capitaneado por Serrano. Fue nombrado ministro de Marina Topete quien pidió a Méndez Núñez en «carta viva» en la persona del teniente de navío Pardo de Figueroa, que regresase a España para ponerlo al frente del Almirantazgo y que entregase «el mando de esas importantes fuerzas a nuestro amigo Lobo». Lo que no le dijo Topete a Lobo era que aún tendría que permanecer allí dos años largos antes de volver a su «querida patria».

El brigadier, se mantuvo a la espera de órdenes para que, una vez se firmase la esperada paz con Chile y Perú, se dispusiera definitivamente su regreso a España. En esta espera debía realizar ejercicios de adiestramiento y levantar o modificar algunas cartas náuticas, etc.

El dilatado tiempo que pasó esperando su vuelta, no fue ocioso para Lobo. Además de los acontecimientos bélicos que vivió en los países del Plata, tuvo ocasión de ejercer el oficio de «diplomático» mostrando el estandarte español en territorios donde hacía años no se veía.

En los Diarios de Navegación del brigadier Lobo, están anotadas casi todas las singladuras que hicieron los barcos; se escribe casi, porque estos diarios no están completos. Los últimos tiempos de Lobo al frente de la Escuadra —parece ridículo llamar «Escuadra» a dos barcos, pero así se la nombró hasta 1872, año que, como veremos, tomó la denominación de Estación Naval—, debido a su precaria salud, apenas fueron anotados los acontecimientos y las páginas aparecen en blanco.

Las dos fragatas, la *Blanca* y la *Concepción*, ancladas en la bahía de Río de Janeiro, comenzaron sus singladuras el día 20 de noviembre, tomando rumbo desde este puerto hacia la isla de Santa Catarina situada a 8' 39° N y 81' 36° O de Brasil. Se llegó el día 28 del mismo mes. Durante la travesía no hubo ninguna reseña de importancia.

Otra salida se realizó el día 11 al 12 de diciembre para la ciudad de Maldonado, situada al SE. de Uruguay. Los barcos iban en escuadra, entrando en la rada de Maldonado la noche del jueves 17 al 18, del mismo mes. Lobo anota que la travesía fue tranquila avistándose en la madrugada del 18 la costa del Uruguay e isla de los Lobos. Esta isla perteneció a Argentina y se halla en el recuadro de Buenos Aires. Lobo dibujó el perfil de la isla a una distancia de dos millas.

El día 20 de diciembre, después de pertrecharse de víveres, sale de Maldonado hacia Montevideo en una sola singladura. La llegada de los barcos españoles a este puerto, fue recibida con la izada de insignias nacionales de los barcos de distintos países surtos en la rada. La *Concepción* hizo el mismo saludo.

«Se saludó la insignia americana y francesa con 13 cañonazos; y la italiana y brasileña con 11. A las 3, saludó una corbeta sueca con 11 cañonazos y con la bandera española, contestándole con igual número nosotros.

Vino la sanidad y quedamos a libre plática».

Existen en los diarios de a bordo de Lobo, unos dibujos, de las islas por las que iban pasando los barcos, que se pueden calificar de preciosos. Aunque están dibujados a lápiz la mayor parte de ellos, denotan que Lobo tenía aptitudes pictóricas que, por desgracia y quizá por falta de tiempo, no llegó a desarrollar. Dibujó los perfiles de los Alcatraces a una distancia de 32 millas; las islas Victoria a 18 millas, isla Grande y la de los Busios; todas ellas cercanas a Brasil.

El día 29 de abril de 1869 llegaban a isla Grande y desde allí a Río haciendo, posteriormente, periódicas salidas para efectuar ejercicios y rectificar algunos planos topográficos como el de la reducción del plano del fondeadero de Villa Nova da Princesa, y rectificación de las sondas del puerto de Santos. También se levantó más adelante en el tiempo, un plano del fondeadero de las islas de Hornos por la *Ceres*.

La actividad bélica pronto estalló en una zona conflictiva desde su independencia de España, como lo era todo el área del Plata, zona resentida políticamente por levantamientos militares y por los enfrentamientos entre países por causas territoriales en litigio. A veces los levantamientos, ya crónicos, eran impulsados por crisis económicas. Era del dominio público que las mayores fortunas y negocios de la zona, estaban en manos de españoles y se tenía la convicción que participaban económicamente en los levantamientos y golpes de Estado.

La colonia de españoles se centraba sobre todo en Uruguay y Argentina. Una vez restablecidas las buenas relaciones entre España y los nuevos países, la antigua metrópoli estaba representada por su cuerpo diplomático al frente del cual se encontraba el ministro, actual cónsul.

En el mes de mayo de 1869, en la República Oriental del Uruguay, siendo presidente Lorenzo Batlle, se produjo un levantamiento militar capitaneado por el general Caraballo.

## Viajes de la fragata *Concepción*

El ministro español residente en aquel país, don José Calatayud, jefe de la delegación diplomática, se puso en contacto con el jefe de la escuadra para hacerle saber que se debía enviar rápidamente algún barco para proteger a los españoles allí residentes, en caso de que la sublevación pasara a mayores tragedias. Lobo envió a Montevideo a la *Concepción* el día 6 de junio. Las órdenes que Lobo dio al comandante, capitán de navío don José Carranza eran concisas y concretas y, se podría añadir que también diplomáticas, tendentes a evitar cualquier confusión que pudiera interpretarse como ingerencia en los asuntos internos de aquel país. Tanto la fragata como su tripulación debían ponerse a las órdenes de la autoridad civil española allí presente, para defender nuestro pabellón, y los intereses legítimos de los españoles en la mencionada república.

Las órdenes concretas eran estas, que por interés cabe reseñar tal como Lobo las trasmitió al comandante de la *Concepción*:

«Una prevención terminante hago V.S. y es que sea cual fuere el giro que tomen los negocios haga de modo que nunca por ningún concepto pueda interpretarse sus como favorables a cualquiera de los partidos beligerantes. Sólo para aguardar la aduana y poner a salvo los intereses nacionales en ella encerrados, desembarcará V.S. fuerzas de ese buque, pero siempre de acuerdo con nuestro ministro residente y cuando no pueda haber a nadie la más ligera duda sobre la estricta neutralidad que V.S. debe guardar. Neutralidad tanto más necesaria para conservar nuestras buenas relaciones con aquel país cuanto que de pública voz se asegura que el gobierno del Brasil no es extraño al movimiento. Si los jefes de las demás estaciones extranjeras, surtos en Montevideo determinasen no desembarcar su gente, caso que las autoridades del país se lo pidiesen, para custodiar la aduana, tampoco desembarcará V.S. la compañía de desembarco de esa fragata. Si asimismo, fuese sólo el jefe de los buques brasileños quien desembarcare, tampoco lo verificará, porque siendo evidente que la política brasileña, no es extraña a la revolución estallada, haciéndolo a la par que ella, sin concurrencia de las otras estaciones extranjeras, podría considerarse el desembarco de nuestra gente como parcialidad.

Por lo que respecta al acuartelamiento de la gente, servicio, etcétera de ella, se observará lo ejecutado en ocasiones semejantes y el 2.º comandante de esa fragata podrá informar a V.S. y encargarse de ello y para atender al suministro diario, el contador vea el medio, de procurarlo en tierra, porque a causa del fondeadero, es difícil enviar víveres a bordo.

Admitirá V.S. a todos los refugiados que le diga nuestro ministro, y los que se presenten directamente. Pero, tanto unos como

otros deberán salir de a bordo y dirigirse al punto que quieran luego que tengan proporción para ello sin riesgo, pues permaneciendo a bordo muchos días... podría considerarse como favorable al partido a que pertenezcan; lo cual sería contrario a la completa neutralidad que nos conviene observar. En esto soy completamente terminante en mis instrucciones; esto es que no deberá V.S. separarse de ellas ni un sólo ápice. Si fueran varios los refugiados puede ponerse de acuerdo con nuestro ministro para que como lo hizo otra vez mi antecesor, reflote un buque o se les pague el peaje hasta un punto de la república vecina (en este punto y en otros que veremos más adelante, convergen el sentimiento de humanidad y el raciocinio jurídico al ser tajante Lobo en que se cumpla el derecho de gentes, punto clave del derecho internacional, sin que por ello se menoscabe la neutralidad que impone por encima de todo). Dije a V.S. —continúa Lobo—, que al propio tiempo que a la protección de nuestro pabellón y legación, la ida de V.S. a Montevideo tiene también por objeto la de los intereses legítimos españoles. Y para que comprenda bien el sentido genuino en este caso de la palabra legítimo, debo decirle que en la República Oriental como en las demás de hispanoamérica hay españoles que por circunstancias bien conocidas de todos (1), se ingieren de un modo activo en las contiendas que tan comunes son por desgracia en ellas, olvidándose de un deber de súbditos españoles no acordándose de que lo son, sino cuando por efecto del desenlace, se ven amenazados de sufrir las forzosas consecuencias de su indebida ingerencia».

Se desprende con esta lectura que existía en Lobo el temor constante de que pudiera darse una confusión entre las actuaciones individuales de españoles y la de los representantes legítimos de la nación y el gobierno español. Por ello se detiene en esta recomendación de una forma absoluta para que no quede duda de la total neutralidad española, y de su Marina, en los asuntos internos de aquellos países. En palabras del mismo Lobo se traducía así:

«En una palabra, protección decidida del todo a nuestro pabellón, a nuestra legación y a todos aquellos españoles cuya conducta en los sucesos políticos y cuya respetabilidad cualquiera que sea su condición, le de derechos a ella... En esta parte de las instrucciones soy también en todo terminante, ello es que no se separe V.S. de ella en lo más mínimo».

Más adelante y refiriéndose Lobo a la actuación que se debe observar entre la dotación, advierte lo siguiente por temor a las deserciones, que se

---

(1) Parece que Lobo se refiere a algunos banqueros españoles que ayudaron económicamente a más de un levantamiento. Entre ellos aparecen el Barón de Macía y a don Pedro Varela, gerentes uno del banco de su nombre y otro del banco de Montevideo.

producían constantemente, e incluso, existía el peligro que algún marinero español se viese involucrado, involuntariamente, en la insurrección y con él, el nombre de España. Ante las dos hipótesis probables las órdenes del brigadier eran que:

«respecto a la gente, no bajará nunca a tierra; y exigirá V.S. la más estrecha responsabilidad a los guardiamarinas que vayan de reten en los botes, a fin de que no permitan verificarlo a los tripulantes; y con arreglo a las órdenes vigentes de escuadra, no permitirá tampoco que atraquen a su bordo botes particulares, con frutas, tabaco, etc. para vender a la gente. Para proveer al barco —advierte Lobo—, recurrirá al contratista de la escuadra... procurará V.S. adquirirlos de modo prevenido por las Ordenanzas y más ventajosa para los intereses de la hacienda... (Lobo, como se dice hoy, lo tenía todo bajo control, la cuestión económica no podía ser menos. Siendo como era un hombre austero, intentaba suprimir todos los gastos superfluos que pudieran ocasionar dispendios innecesarios a la hacienda española que sabía Lobo, se encontraba en un estado casi paupérrimo).

Estas declaraciones de Lobo, confirman que no estaba dispuesto a vivir otro acontecimiento como el del Callao provocado esta vez, no por cuestiones de Estado, sino por los egoísmos personales gestados por el dinero y la ambición de poder de un grupo de españoles que no representaban el sentir general de los allí residentes. Sólo un planteamiento de deshonor a España o un ataque injustificado a la colonia española, sería decisivo o cuando menos cuestionado para una intervención bélica.

De todas formas el conflicto había llegado a su fin justo el día en que la *Concepción* llegaba a Montevideo, el 13 de junio, debiendo permanecer tres días en cuarentena. El general Caraballo fue vencido y cortada la sublevación. El ministro español, señor Calatayud envió al comandante de la fragata un escrito notificándole que ya no era necesaria su presencia, agradeciéndole su colaboración por la gran confianza que la presencia del barco español había despertado entre los españoles allí residentes al saberse protegidos.

Una vez repostado el barco de carbón, salió de Montevideo llegando a Río de Janeiro el 31 de junio. Este sería el último servicio que la fragata *Concepción* realizaría antes de partir para España. Era la *Concepción* una fragata de hélice muy joven, se había construido en 1860, iba equipada con 32 cañones.

Por decreto del Almirantazgo del 30 de junio de 1869, se dispuso que tan pronto como la goleta *Ceres* se incorporase a la escuadra, regresaría la fragata *Concepción* a España dirigiéndose a Vigo y Ferrol.

La *Ceres* llegó a Río de Janeiro el día 1 de agosto procedente de Cádiz comenzando los preparativos para el viaje de la *Concepción* que se llevó a cabo el 15 de agosto a las siete y media de la mañana con 363 hombres de tri-

pulación de «capitán a paje», sus carboneras rellenas y 90 días de víveres. El mando de la fragata estaba en manos del anteriormente citado, capitán de navío don José Carranza y Echevarría.

### Viajes de la *Ceres*

No pasó mucho tiempo sin que la escuadra entrase de nuevo en actividad. El jefe de la diplomacia española en Buenos Aires, don Carlos de España, pidió al brigadier que enviase con urgencia ayuda a la ciudad de Asunción del Paraguay. El motivo era la protección de la colonia de españoles allí residentes ante la inminente entrada de tropas brasileñas y la posible ocupación del territorio por las mismas. Desde 1865 existía la llamada Triple Alianza entre Brasil, Argentina y Uruguay contra Paraguay por cuestiones territoriales. A veces se intervino de forma conjunta y otras, como en esta ocasión, por separado. Argentina consiguió a costa del Paraguay 75.000 Km<sup>2</sup> en el Chaco, Brasil tenía en litigio los territorios próximos a su frontera en la zona nororiental del territorio guaraní.

En respuesta de lo solicitado por el diplomático, contestó Lobo el 27 de agosto desde Río, que había solicitado y reiterado el envío de naves pequeñas sin conseguirlo, pues aunque la *Ceres*, era un buen buque, no era adecuado para atender a la protección de los diferentes Estados situados a orillas de los ríos de aquella parte del territorio del Plata. Además, le decía Lobo al ministro, que él consideraba que la vigilancia debía ser mayor en Montevideo por ser mayores los intereses españoles en la capital del Paraguay. Lobo pide las oportunas disculpas por no poder atender aquella necesidad, asegurando que una vez llegase la goleta a Montevideo, donde se requería su presencia, ordenaría su comandante el capitán de navío don Marcial Sánchez Barcáiztegui, que remontara el Paraná hasta Rosario para atender cualquier problema que surgiera (2).

Con independencia del necesario apoyo entre los organismos oficiales, Marina y diplomacia, allí existentes, hay en Lobo una afirmación voluntaria y razonada de una cooperación dentro de los límites de su gestión, y desde una posición que revela el cabal y profundo conocimiento que tiene del tema. En este sentido, se puede decir que su «desconfianza» proviene de una fatal experiencia contraria, tal como afirmaba en su carta después del bombardeo a Valparaíso, a sus ideas. Además, Lobo se encontraba con unos recursos muy escasos para hacer frente a un posible ataque. Por eso su actuación es de cautela y prudencia pues a pesar de que las relaciones de España eran buenas con aquellos países, estaba aún demasiado fresco el recuerdo de «su» guerra de la Independencia y lo sucedido con Chile y Perú. Cualquier paso en falso podría resultar fatal, al ser tomado por alguno de los gobiernos, oportunamente, para arremeter de nuevo contra nuestro país. Lobo no tenía dema-

---

(2) Estas noticias no las recoge el diario de Lobo. Es Miguel A. de Marco quien lo expone en su obra «La Escuadra del Pacífico en el Plata».



siada confianza en los políticos, a los que culpaba en parte de lo que sucedía en España. Ahí están si no sus artículos en algunos diarios de la época, donde ya exponía sus ideas con respecto a la política española y donde atacaba advirtiendo de los peligros que dicha política podía tener en un futuro no muy lejano con los últimos jirones de nuestro imperio, tanto en el Caribe como en Filipinas.

Además, estaba claro que a España no le interesaba mantener allí una cantidad de barcos que ocasionarían gastos a la Hacienda y peligro de nuevas críticas, por ello las peticiones de ayuda que reiteradamente hizo Lobo, apenas fueron contestadas, si esta ayuda se basaba en enviar nuevas naves.

El 6 de octubre dispone Lobo que la *Ceres* salga a maniobrar y rectificar algunos planos. Salió para Santa Chaterina, Isla Grande, San Sebastián y Santos con las advertencias correspondientes para cualquier situación extrema y las órdenes pertinentes que conllevaba la misión. Era muy frecuente el intento de desertión sobre todo en aquella parte de América y el contorno de los territorios del Río de la Plata, con las graves consecuencias que esto provocaba ante la escasez de personal, sobre todo cuando la desertión la llevaban a cabo personal especializado. Conocedor de esta realidad por su larga estancia en aquellos mares, Lobo, insiste constantemente en la necesidad de que se evitase un contacto muy directo y prolongado de la dotación con los habitantes de los puertos que se visitarán, por ello esta advertencia aparece en cada una de las órdenes que da a los comandantes de los buques recogidas en sus diarios.

Para el brigadier Lobo, tan necesaria era la defensa de los intereses españoles como la buena imagen de España y de su Armada. Dotado de un gran sentido de la diplomacia, sabía que era necesario que nuestra nación recobrase en aquellas tierras su pasado prestigio que borrarse la nefasta imagen que la propaganda anglosajona había vertido. Por ello recomienda al comandante de la *Ceres* lo siguiente:

«En todos los puertos de la costa de Brasil que vá a tocar procurará a más de las atenciones comunes y corrientes con las autoridades practicar todas aquellas que su buen criterio y esmerada educación le sugiera, para dejar en ellos las mejores impresiones que sea posible, pues como la *Ceres* será probablemente el primer buque de guerra español que durante un siglo haya estado en Santos y en Nossa Senhora do Desterro, conviene, bajo todos los conceptos dar idea exacta del comportamiento habitual de nuestra Marina en los países extranjeros adquiriendo así consideración y prestigio.

En Maldonado, repetirá los ejercicios al blanco de cañón y carabina y de compañía de desembarco. El de la compañía de desembarco lo hará practicar en la isla Gorriti a la cual pueden bajar a paseo todas las veces que V. lo estime oportuno la gente franca. Mientras permanezcan en Maldonado no permitirá más comunicación con el pueblo, que la absolutamente indispensable para adqui-

rir fresco los ranchos chicos, sólo bajará un repostero para las compras, pues ya en Maldonado comienza el grave problemas de las deserciones.

El resto de las órdenes están redactadas en los mismos términos que lo dispuesto para la *Concepción*, esto es: estricta neutralidad, ayuda a los refugiados sin menoscabo de la nacionalidad, instrucciones que nos muestran el talante conciliador, legalista y humano de este hombre, de este marino de fama uraña e introvertido. Estas continuaban siendo las órdenes: «Recibirá V. a su bordo a todos los refugiados políticos que le envíe nuestro ministro y si alguno fuese directamente a esa goleta sin haber visto antes al ministro, avisará a este oficialmente a fin de que el único juez competente en la materia le diga si debe con arreglo al derecho de gentes, continuar a bordo o ser trasladado a otra parte»».

Más adelante y pese a que habían transcurrido ya casi cuatro años del ataque a Callao, llevado tal vez por esa tan merecida fama de desconfiado que, también se podría traducir como prudencia y vieja experiencia, advierte al comandante de la goleta que le

«recomiendo a V. la mayor vigilancia en su navegación a causa de la presencia en estas aguas de buques peruanos pues, si bien tengo muy fundados motivos para creer que permanecerán en este puerto y que no es su intención hostilizarnos conviene estar dispuesto para evitar una sorpresa». Y tenía razón D. Miguel puesto que aún tardarían muchos años los peruanos en olvidar aquel ataque.

En este viaje, para no dejar tiempo vacío, llevaba la *Ceres* la orden de ir hasta el cabo de Hornos para levantar planos y rectificar otro de la ensenada de Barragán para cuya misión recomienda Lobo que

«para el trazado de los planos que va V. a rectificar, embarca en ese buque el guardiamarina D. César de la Peña que tiene conocimientos de dibujo topográfico y a quién empleará V. en todos los trabajos que puedan servirle de instrucción, debiendo en la mar hacer guardias en la máquina para perfeccionarse en el manejo de esta».

Es curioso y a la vez sorprendente la inmensa capacidad profesional de Lobo y el deseo de inculcar en sus oficiales, alumnos y dotación ese sentimiento de servicio y aprendizaje. Lo que debemos entender en todo caso, es que Lobo dado su carácter y su inquietud por el conocimiento de toda naturaleza, no admitía la inactividad y el ocio continuado como una faceta del ser humano, sino sólo de forma circunstancial y a poder ser posible, en pequeñas dosis.

Debido a las reiteradas llamadas del ministro residente en Buenos Aires, decidió Lobo finalmente que la *Ceres* se hiciera visible ondeando el estandarte español por aquellos territorios en que nuestra bandera no se había visto hacía varios años. Terminando el año 1869, el 27 de diciembre, siguiendo el diario de a bordo, salió la goleta hacia el fondeadero de Buenos Aires. El mismo Lobo para seguir de cerca los acontecimientos, que allí pudieran surgir, se trasladó a la rada de Montevideo enarbolando la insignia en la fragata *Blanca*.

El año 1870 fue de una intensa actividad para la escuadra española. El día 10 de enero, dio Lobo al comandante de la *Ceres* las instrucciones siguientes:

«Habiendo manifestado nuestro encargado de negocios en esa república —se refiere a Argentina ya que allí se encontraba la *Ceres* desde finales de año—, que el presidente de ésta, había invitado al Cuerpo Diplomático para que le acompañase a una visita que se propone hacer al Rosario de Santa Fé, expresándome al propio tiempo su deseo de que para cumplir con esa invitación, pasase esa goleta a Buenos Aires a fin de ir a su bordo».

La goleta fondeó en Buenos Aires a la espera de la partida. En aquel tiempo era presidente electo Domingo Faustino Sarmiento, nombrado en 1862 tras el derrocamiento del general Mitre. Su gobierno se distinguió por el desarrollo en la instrucción pública; su obra administrativa y social fue enorme y su actuación estuvo marcada por el apoyo al progreso en aras de un auténtico liberalismo.

Sarmiento tenía un concepto del progreso basado en trasplantes europeistas, sobre todo anglosajones, para ir sustituyendo las costumbres y modos de herencia hispánica. Dentro de su ideal de avance social estaba la peculiaridad, muy anglosajona, por otro lado, de terminar con los gauchos e indios para repoblar con inmigración europea.

El ministro español, don Carlos España, consideraba por las razones expuestas, que se presentaba una ocasión inmejorable para afianzar las relaciones y llevar la insignia española a los ríos interiores, mostrando a los españoles allí residentes el respaldo armado con que contaban en caso de problemas en contra de ellos.

El 17 de enero embarcó Sarmiento a bordo de un vapor de la Armada Argentina llamada *Pavón*, iba escoltado por buques de guerra extranjeros. La *Ceres* con la legación diplomática a bordo, llevaba también unas órdenes un tanto estrictas del jefe de la flota española, en parte debido a los disturbios que de nuevo habían estallado en Uruguay y en parte porque no parece que fue muy del agrado la participación de nuestra goleta en aquel viaje de recreo del presidente argentino. Estas fueron las órdenes:

«Si por un evento el susodicho Presidente determinase seguir río arriba más allá del Rosario, con el cuerpo diplomático, V. le mani-



festará a nuestro encargado de negocios que tiene V. órdenes más para no seguir adelante, pues por razones especiales que me reservo, es de todo conveniente la presencia de esa goleta en las aguas del Uruguay para el desempeño de su misión; a no ser que el encargado de negocios prefiriese, no seguir con el presidente y regresar a Buenos Aires».

Más adelante en un tono más suave propone Lobo al comandante de la goleta que si se realizaba una visita a la región de Entre Ríos y a su capital Concepción de Uruguay, antes que a Rosario, también lo hiciera la goleta, para luego tomar el río Uruguay arriba, una vez saludase al Gobernador de aquella provincia el general Justo José de Urquiza, considerado por Lobo como un auténtico amigo para los españoles allí residentes. En esto se equivocaba Lobo, como veremos más adelante. Es cierto que Urquiza era partidario del mantenimiento de la cultura hispánica, hombre progresista como pocos en la historia argentina, sus realizaciones sociales y económicas pusieron a la provincia de Entre Ríos en una situación de privilegio en aquellos tiempos de luchas internas. Urquiza murió asesinado el 11 de abril de 1870 tras un levantamiento provocado por el coronel Simón Luego.

Lobo sabía que en su estancia en aquellas tierras tenía también un cierto carácter diplomático, por lo que no cesa en su advertencia al comandante de la goleta que extreme su tacto al máximo en el trato y comportamiento con los habitantes y autoridades de aquellos puertos que visite la goleta, por lo que sus órdenes son concluyentes subrayando una vez más que:

«Excusado es a un oficial de las circunstancias que en V. concurren indicarle, el esmerado cuidado con que deberá de llenar todos los requisitos de la etiqueta a que de lugar la presencia del Presidente de la república argentina y de sus Ministros y del Cuerpo Diplomático. Me ceñiré sólo a recordarle que una leve falta en llenar esos requisitos suele originar cuestiones aún más desagradables que las suscitadas por causas realmente graves, por la sencilla razón de que, con ello, se mortifica la vanidad».

Lobo sabía que Sarmiento no tenía demasiadas simpatías hacia España, por ello, para el brigadier, empeñado totalmente en prestigiar a nuestra nación, siente una gran preocupación ante cualquier error diplomático o de formas.

### **Parte de la goleta *Ceres* correspondiente al viaje del presidente Sarmiento**

Una vez terminada la comisión, el comandante de la *Ceres* envió al brigadier Lobo la siguiente notificación, con todos los pormenores del viaje y vici-

situdes sufridas por el barco. Las noticias fueron copiadas por el propio Lobo en sus diarios de navegación en los siguientes términos:

«Este buque se engalanó y se puso en movimiento el mismo día 17, en busca de las aguas del convoy, notando, desde luego, que no sólo era el buque de más calado sino también el de menos andar. Con toda fuerza de máquinas y pasando por brazeage de medio pie debajo de la quilla, conseguimos conservar el convoy las ocho horas que duró la travesía hasta Martín García.

En aquel punto fondearon todos y media hora después aprovechando la primera ocasión de estar a la voz del buque presidente, rasqué su popa saludando con un «viva España» y un disparo simultáneo de ambas piezas (la *Ceres* estaba equipada con dos cañones) en batería pasando a fondear a su costado y recibida invitación de asistir a la mesa del Sr. Presidente, lo verifiqué en compañía del Sr. Presidente de negocios. Concluida la comida volvimos a dar movimiento en compañía del convoy cuya unión conseguí conservar ayudado de aparejo hasta las 12 de la noche, que fue preciso para dar la máquina para reconocer el condensador de popa que funcionaba por efecto, según se vio luego, por tener destrozadas tres de las válvulas. La avería nos detuvo tres horas y seis horas más el tener que parar otras dos veces para evitar un rozamiento de la barra de conexión de la misma máquina de popa, nos hizo perder de vista el convoy que no volvimos a encontrar hasta el día 19, fondeado en las proximidades del Rosario. A imitación de ellos, engalanamos con todas las banderas y seguimos hacia el puerto por la popa del «Pabón», a la una se fondeó frente al muelle saludando a su desembarco con los mismos honores hechos en Martín García.

El día 25 por la tarde, embarcó el Sr. Presidente repitiéndole los honores ya expresados, y en unión del convoy dimos movimiento río arriba. Nuestro poco andar nos dejó pronto por la popa, volviendo a unirnos a la mañana siguiente cerca de Santa Fé donde nos esperaban fondeados. A las dos de la tarde llegamos sobre la boca del riacho que conducía a Santa Fé que embocaron los buques pero que no fue posible verificarlo con este por haber en la barra un pie y medio menos de su calado. Por la tarde llegó un vaporcito en busca del Sr. Encargado de Negocios que se fue con él y enterado de la mucha distancia que mediaba de la boca donde estamos a la población y que la permanencia del Sr. Presidente allí podía alargarse cinco o seis días, decidí trasladarme al inmediato puerto de Paraná... que es uno de los mejores del río por la facilidad de tomarlo y el mucho abrigo que ofrece. En este puerto desertaron tres hombres, dos de ellos cabos de mar, catalanes, de los que más confianza podían inspirar, el otro tripulante del bote de rancheros.

El día 28 por la tarde, llegó de Santa Fe una comisión de españoles acompañada de dos prácticos del riacho a noticiar, que habiendo crecido el río había agua bastante en la barra para la goleta y a solicitar, que en nombre de la población española de aquel puerto, que les proporcionara la satisfacción de ver allí por primera vez un buque de guerra de su Marina. Me pareció conveniente acceder a esta petición... Así, en la mañana del 30 me puse en movimiento encontrando, efectivamente agua, emboqué el riacho que es largo y difícil por lo violento de sus vueltas, temiendo que en algunas no pudiera darlas este buque sin apoyarse en algún punto. A las dos horas, llegamos frente a la población y allí permanecemos aquella noche y al día siguiente hasta las cuatro en que salí a aguardar en unión a una cañonera francesa, la salida del Sr. Presidente.

En la Concepción permanecemos hasta el día 6 por la mañana, en cuya hora el Sr. Presidente salió con el *Pavón* río arriba, el resto del convoy lo hizo río abajo con cita en Martín García. En este puerto quedó otro desierto. A las 8 fondeamos en Punta Amarilla y al amanecer volvimos a dar movimiento viendo a la cañonera francesa y un vaporcito italiano y seguimos en demanda de Buenos Aires con objeto de que nuestro poco andar demorase menos la expedición. A la una de la tarde dejamos caer el ancla a 6 ó 7 millas del fondeadero a la espera del resto de los barcos.

A las tres apareció el *Pavón* acompañado del francés y del italiano, todos engalanados y una hora después habiendo llegado a corta distancia de este buque, engalanamos también y nos unimos al convoy que acompañamos hasta dentro del puerto donde fondeó a las 6 saludando el desembarco del Sr. Presidente con los mismos honores.

Tengo el honor de ponerlo en el superior conocimiento de V.S. como parte de campaña y cumplimiento de sus instrucciones. Buenos Aires, 7 de febrero de 1870».

Tal y como lo comunicó el comandante de la goleta *Ceres*, teniente de navío Sánchez Barcáiztegui, cumplió con lo ordenado casi como si se hubiese producido un milagro, puesto que la *Ceres* no era un barco para navegar por los apretados meandros que a menudo presentan aquellos ríos americanos, por muy abundantes y anchos que sean su caudal y lecho. No fueron pocas las veces que Lobo había solicitado que se le enviara algún vapor más acorde para la navegación de los ríos y para desplazamientos de poco personal para, de esta forma, hacer acto de presencia de una forma rápida en puertos que aquellos barcos de mucho calado no podían hacer. Siempre se le contestó con alguna excusa o con la promesa de «se hará lo que se pueda».

Lo goleta antes de partir hacia Montevideo levantó y rectificó los planos que el brigadier Lobo le había encomendado que hiciera. Estos planos conservados en los diarios de navegación de Lobo, tanto el de la ensenada de

Barragán como el de las islas de Hornos, fueron enviados por el brigadier al presidente Sarmiento, como un gesto de buena fe y amistad hacia la nación argentina.

El panorama político se ensombrecía día a día en aquellas repúblicas. Tras la muerte del general Urquiza, el nuevo gobernador de Entre Ríos, López Jordán, se levantó en armas contra el gobierno central. No tardó en organizarse el ejército de observación del gobierno que puso al frente al general Mitre. De nuevo el ministro español hizo un llamamiento al jefe de la Escuadra para que enviase cuanto antes a la *Ceres* al río Uruguay donde la situación empeoraba por momentos. La *Blanca* se encontraba en Maldonado y la *Ceres* en Montevideo reparando algunos desperfectos, por lo que no pudo ponerse en marcha hasta el día 25 de abril. Se dirigió a la zona del conflicto con instrucciones precisas sobre el objeto de su misión, que era, una vez más, ofrecer a españoles y nacionales la debida protección en las críticas circunstancias por las que se atravesaba.

El consulado español se vio rebasado ante las peticiones de asilo por gentes de todas las nacionalidades. El embajador o ministro, como se le llamaba, don Carlos España notificó que

«la afluencia fue tal que me he visto en la necesidad de pedir auxilio a la policía para contener el tumulto y evitar que con la aglomeración de gentes, se concluyeran de romper los pocos muebles que quedaron intactos en la cancillería después del pánico del primer día».

Hacia finales de mayo de 1870 se produce un nuevo enfrentamiento entre las tropas gubernamentales argentinas mandadas por el general Emilio Conesa y el rebelde López Jordán que fue finalmente derrotado en la batalla del Sauce. Sin embargo, los rebeldes habían ocupado la Concepción de Uruguay que sería recuperada rápidamente. El pánico fue tal que la goleta española se vio invadida por gentes y familias enteras temerosas, ante la situación de inseguridad y ante los ataques de los rebeldes a la población civil. Entre los que se acogieron al derecho de gentes para solicitar asilo estaba el ex diputado y persona de confianza de Urquiza, Esteban María Moreno. Lobo dio orden de que se le acogiese, siempre que no fuese un peligro para la seguridad del barco y del pabellón español.

Una vez terminados los disturbios en esta zona, la *Ceres* regresó a Montevideo pero de nuevo tuvo que volver por un rebrote de los jordanistas. Las instrucciones eran que había la posibilidad que el jefe de los rebeldes López Jordán pidiera asilo en el barco, pues se sabía que la mayor parte de los entrerrianos se habían adherido a la revolución jordanista y Lobo temía que una negativa repercutiera en los españoles con un ataque a la colonia. Por ello las órdenes concretas eran:

«En de enterarse que el caudillo busca barco extranjero para acogerse al derecho de asilo, procure estar lejos para evitar que elija



la *Ceres*. Si a pesar de todo se hallase usted en el caso de su solicitado por López Jordán, le ofrecerá asilo en el buque, previniéndole que tan luego como se encuentre a bordo, le conducirá usted a Montevideo, en cuyo punto se embarcará en algún buque que se dirija directamente a país neutral».

Este orden no hizo falta cumplirla porque Jordán fortaleció de nuevo sus posiciones y, además, contó con el apoyo de la mayor parte de los ciudadanos de aquella provincia, sin olvidar que entre ellos se hallaba un nutrido grupo de españoles que lo apoyaban. Esta circunstancia preocupó hondamente a Lobo y al representante español. En contra de lo que había pensado Lobo no habían sido en los últimos tiempos los españoles demasiado proclives a Urquiza. En la obra de M. A. de Marco, «La Escuadra del Pacífico en el Plata», según el legajo de la correspondencia de las embajadas y legaciones, que se cita a su vez en la obra de Isidro y Ruiz Moreno, «Relaciones hispano-argentinas. De la guerra a los tratados». Destacan los favores que en distintas épocas recibiera la colectividad en diversas ocasiones; estas noticias eran conocidas por Lobo. De ahí su interés porque el comandante de la *Ceres* en su viaje a Entre Ríos, le llevase su agradecimiento, tal como citábamos anteriormente. Sin embargo, en los últimos años del gobierno de Urquiza, no pocos españoles se volcaron a las filas de sus opositores por razones no muy claras. Al parecer tanto Lobo como el diplomático español, tuvieron graves problemas para que no se culpase de nada a la población española, en los acontecimientos de aquella guerra, luego que los jordanistas fueron vencidos definitivamente por el ejército nacional en enero de 1871.

La idea de Lobo era volver a Río de Janeiro, pero continuamente los acontecimientos se lo impedían. Existía el peligro de un rompimiento de relaciones entre Argentina y Brasil con el consiguiente peligro de convertir aquella zona de los ríos Panamá y Uruguay en un auténtico hervidero de cañonazos. Lobo pidió de nuevo al Almirantazgo el envío de naves de escaso calado, más maniobrables para la zona, pero nunca llegaron a mandarse y, ante la escasez de recursos, tuvo que hacer Lobo verdaderos equilibrios para que los barcos españoles estuviesen donde más necesaria era su presencia, con el objeto de tranquilizar a los españoles. Especialmente en Uruguay donde no tardó mucho tiempo en estallar un nuevo conflicto entre el llamado partido Blanco de la oposición y las fuerzas gubernamentales.

Lobo tuvo en esta ocasión una amplia actividad diplomática en un conflicto que tomaba tintes de guerra con la ocupación de Montevideo por parte de los rebeldes capitaneados por el coronel Timoteo Aparicio. Se le pidió a Lobo, junto con el resto de las respectivas diplomacias, que hicieran de intermediarios para buscar una solución, la cual era política ya que la petición de los rebeldes era la de una mayor presencia de ellos en el parlamento y en los altos cargos. El gobierno no aceptaba y quería el sometimiento absoluto de los rebeldes. A Lobo se le agradeció de viva voz su actuación en ambas facciones por su «noble esfuerzo en pro de la paz».

Las circunstancias bélicas habían obligado a Lobo a tener que desembarcar un pelotón de soldados para proteger de un eventual ataque la legación española en Montevideo. Este hecho le valió las críticas virulentas de algún periódico de Montevideo, como el radical diario «La Ortiga» que llegó a la calumnia, la legación española llevó sus protestas por el hecho al Gobierno, una vez terminada la sublevación el 25 de diciembre de 1870.

Al comenzar 1871 recibió Lobo la noticia desde el Almirantazgo que se modificaba el nombre de la Escuadra del Pacífico a su mando, por el de la Escuadra del Sur de América. Los acuerdos de paz con Chile y Perú habían concluido y, por tanto, también la misión que tenía aquella Escuadra del Pacífico puesto que ya no obedecía al objeto inicial que la llevó hasta allí. Habían pasado casi cinco años desde aquel 2 de mayo en el Callao, cuando Lobo soñaba con volver a España. Poco a poco su sueño se había ido debilitando al mismo tiempo que su salud se resentía.

Se mantuvo a la espera de nuevas órdenes para su definitivo regreso que llegaron en el mes de agosto de 1871. El brigadier Lobo y Malagamba fue relevado por el brigadier Polo de Bernabé que asumió el mando el 27 de aquel mismo mes, partiendo Lobo con la *Blanca* hacia España. Allí quedaba la fragata *Almansa* conocida ya en aquellas aguas y en las del Pacífico, en los días no muy lejanos, en que sus cañones resonaron en pro de la dignidad de la patria. Ahora su misión era de paz.

Como queda expresado, don Miguel llegó a España con la fragata *Blanca* mientras que la goleta *Ceres* que tanto tuvo que ver en aquellos años americanos de la vida de Lobo, permaneció en aquellas latitudes hasta el 13 de marzo de 1876, año en que murió Lobo y fue relevada por su hermana la goleta *Ligeira*. Se cuenta que, cuando la *Ceres* salió del puerto de Montevideo rumbo a España, fue despedida con una entusiasta ovación por las marinas extranjeras surtas en aquel puerto. Llegó a Cádiz tras 87 días de navegación mandada por el teniente de navío Carrasco.

A partir de 1872, las fuerzas navales españolas estacionadas en los mares de aquellas latitudes, tomaron el nombre de Estación Naval de Sur de América. Desde este momento y hasta el desastre de Cuba en 1898, la Marina española tuvo escasa representación en aguas del Plata.

Por encima de todo, don Miguel era un marino español de pro, esta era su gloria y la Marina su orgullo; legalista, meticoloso, no dejaba nada a la improvisación. De gesto pétreo e inflexible en el mando, provocado por una larga experiencia profesional y por aquella vida difícil que en parte conformó su carácter y consolidó la personalidad y la fama que de hombre adusto y malhumorado ha llegado hasta nosotros.

Fiel a sus ideas hasta la saciedad, sabía que a España le era necesario recuperar de forma pacífica y con gran cautela el prestigio y respeto en aquellos territorios, perdidos por una mala política, por la desidia y malas interpretaciones, provocadas por la ambición de potencias extranjeras. Por ello, su actuación concuerda perfectamente con sus ideas. Lobo aprovechó, no podía ser de otra forma, sus conocimientos adquiridos antes y profundizándolos en

aquellos largos años de su estancia en hispanoamérica, escribió una de sus últimas obras llamada «La historia general de las antiguas colonias hispanoamericanas», que engloba desde su descubrimiento hasta el año 1808. El prólogo lo escribió a bordo de la *Almansa* en julio de 1867. Fue publicada en Madrid en 1875.

Con todo rigor se puede decir que era Lobo un caballero cuyo blasón queda dibujado en la memoria de nuestra historia de aquel siglo XIX, lejano más por los modos que por el tiempo, en cuya forja se modelaron hombres con capacidades múltiples y sueños imperecederos.

# LA CUNA DE ÁLVARO DE MENDAÑA

Amancio LANDÍN CARRASCO  
Coronel Auditor de la Armada

Álvaro de Mendaña y Neira personifica para nosotros el esfuerzo descubridor de España en el Pacífico meridional. Fue él quien capitaneó en 1567 las naos que hallaron el archipiélago melanesio de Salomón, y también, en 1595, el jefe de la expedición descubridora de los grupos insulares de las Marquesas, Danger, Ellice o Tuvalu y Santa Cruz. Por otra parte, la última de sus campañas (en la que perdería la vida) fue estímulo y precedente de la que su piloto mayor, Pedro Fernández de Quirós, emprendería en 1605 y que conduciría, si incluimos la navegación de Luis Váez de Torres, a los avistamientos de Nuevas Hébridas o Vanuatu, la costa sureña de Nueva Guinea y la tierra septentrional de la mismísima Australia.

Pero ¿dónde vio la luz Álvaro de Mendaña? Hace poco más de un siglo, el naturalista, historiador y explorador Marcos Jiménez de la Espada, en una monografía titulada *Las islas de los Galápagos y otras más a poniente* (1), decía al hablar de los hombres que participaron en la gestación del hallazgo de las Salomón: «Uno de ellos obtuvo licencia para encargarse del descubrimiento, que, después de realizado de la manera que lo fue, bien pudo llamarse de los *cuatro gallegos* el gobernador, el general, el cosmógrafo y el piloto mayor» (se refería, respectivamente, a don Lope García de Castro, a Álvaro de Mendaña, a Pedro Sarmiento de Gamboa y a Hernán Gallego). Dejando a un lado a don Lope, gobernador del Perú, de quien en otro lugar (2) dijimos ser natural de la comarca leonesa del Bierzo y concretamente de Villanueva de Valdueza, la condición gallega de Mendaña venía siendo admitida por la generalidad de los investigadores.

El académico Justo Zaragoza, uno de los españoles que con mayor dedicación estudiaron nuestras expediciones al Pacífico sur, escribía en el último tercio del siglo XIX, refiriéndose a Mendaña: «Debió nacer o fue oriundo de uno de los pueblos de las actuales provincias de La Coruña o de Lugo, cual lo denuncian sus apellidos rigurosamente gallegos» (3). Y en términos parecidos se expresan otros autores de hoy, como Rosa Arciniega (4) o H. Sancho Pérez-Stella (5), si bien José Caamaño Bournacell le hace, con mayor precisión, natural de Santiago de Compostela (6).

(1) En «Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid». T. XXXI. Madrid, 1891.

(2) *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*. T. II, pág. 543.

(3) J. ZARAGOZA: *Historia del descubrimiento de las regiones australes...* T. III, pág. 107. Madrid, 1876-1882.

(4) R. ARCINIEGA: *Pedro Sarmiento de Gamboa. El Ulises de América*. Buenos Aires, 1956.

(5) H. SANCHO PÉREZ-STELLA: *El capitán Mendaña, descubridor de las islas Salomón*, en «Revista General de Marina», agosto de 1947.

(6) J. CAAMAÑO BOURNACELL: *Gallegos en Filipinas*. Madrid, 1956.

Nosotros mismos, recordando la reiterada atribución de su naturaleza galaica, hemos escrito que «nada sabemos con certeza del lugar y fecha de su nacimiento. El apellido Mendaña no es muy común en tierras gallegas, aunque se conozcan otros nombres familiares que pueden guardar alguna relación con él, como Avendaña, Avendaño y Bendaña, el último de los cuales correspondió a un antiguo señorío, vinculado a los Ulloa compostelanos y constituido en 1692, por real resolución de Carlos II, en marquesado de Bendaña, título que se unió pronto y hasta hoy a la familia Piñeiro». Y anotábamos a pie de página la existencia, en el municipio coruñés de Touro, de la parroquia de Santa María de Bendaña, así como del llamado palacio de Bendaña en la ciudad de Betanzos, añadiendo igualmente que el apellido de nuestro personaje, escrito Mendanha, no es infrecuente en Portugal (7).

### La verdad se abre paso

Editada por la Basílica de Nuestra Señora de la Encina, de Ponferrada, la revista *Bierzo*, en su número de 1992, despeja en este asunto toda suerte de incertidumbre. En un artículo firmado por Vicente Fernández Vázquez, titulado *Bercianos en América. Siglos XVI-XVIII*, se esclarece la naturaleza berciana del descubridor de las Salomón, las Marquesas y las Santa Cruz. Recuerda Vicente Fernández que fue el marqués de Jaureguizar quien primero señaló el Bierzo como región natal de Mendaña, aunque sin concretar el lugar. Por otra parte, apunta el citado autor una anotación hecha en 1980 por Luis Romera Iruela y María del Carmen Galbi Díez, en su meritorio *Catálogo de Pasajeros de Indias*, dato que nos parece concluyente y que pasamos a reseñar.

Efectivamente, en la obra citada (8) leemos el embarco para el Nuevo Mundo, el 8 de octubre de 1563, de un «Lope de Mendaña, natural de San Pedro de Castañero, hijo de Álvaro de Mendaña y de Ana de Neyra, con su mujer, María Rodríguez..., como criados del licenciado Castro». Y en la misma página se hace constar también el embarco, en igual fecha, de «Álvaro Rodríguez del Mendaña, natural de Congosto, soltero, hijo de Hernán Rodríguez y de Isabel de Neyra, al Perú, como criado del licenciado Castro».

Debe aclararse, para el lector no familiarizado con la terminología de aquel tiempo, que la voz «criado» no corresponde aquí a persona que presta un servicio doméstico y recibe por ello una paga o salario, sino a un individuo que se acoge a la compañía y protección de otro, y que, como en este caso, es frecuentemente un familiar. Porque don Lope García de Castro, natural de Villanueva de Valdeusa, nombrado tras el asesinato del Virrey Conde de Nieva para desempeñar el cargo de gobernador, capitán general y presidente

---

(7) A. LANDÍN y otros: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*. T. II, págs. 544-545. Madrid, 1992.

(8) L. ROMERA y M.<sup>a</sup> del Carmen C. GALBI: *Catálogo de Pasajeros a Indias*. T. IV, pág. 365.

de la Real Audiencia de Lima, era hermano de Isabel Neira, madre del descubridor Álvaro, entonces un muchacho de apenas veintiún años. Este último usaba en el momento de su embarco los dos apellidos de su padre, Hernán Rodríguez de Mendaña. Por otra parte, el Lope de Mendaña a quien nos hemos referido, natural de San Pedro de Castañero, era hijo de Ana de Neira, hermana del gobernador don Lope, y de un Álvaro de Mendaña, tío del descubridor, lo que hace primos por partida doble a los dos jóvenes que en aquella ocasión habían resuelto probar fortuna en Indias.

Las tres villas o lugares a que nos hemos referido corresponden a la comarca leonesa del Bierzo. Villanueva o San Esteban de Valdueza está muy próxima y al sur de Ponferrada, mientras que Congosto y San Pedro de Castañero quedan a poniente y al sur, respectivamente, de Bembibre. El primer señor de San Pedro de Castañero fue precisamente don Álvaro de Mendaña, tío del descubridor y padre de Lope, su compañero de viaje transatlántico. Y, según nos informa el citado trabajo de Vicente Fernández, en la portada principal de la iglesia parroquial de San Pedro Castañero hay un escudo de piedra en el que figuran las armas de los Mendaña: Seis roeles de gules sobre campo de oro.

### Los porqués de un largo error

La errónea atribución de naturaleza gallega a nuestro explorador del Pacífico puede explicarse de algún modo. Si hasta 1980 nadie había puntualizado el lugar de su cuna (incluidos los historiadores leoneses), ni investigador alguno sacó a la luz su testamento, otorgado poco antes de morir en el archipiélago de Santa Cruz, en cuyo texto cabría esperar que el testador señalase la villa de su procedencia, las conjeturas pudieron inclinarse en atención a estas realidades:

a) Si el origen de su primer apellido es incierto, el del segundo es claramente gallego, y hay en Galicia, especialmente en las provincias de Lugo y La Coruña, no pocos lugares que llevan el topónimo Neira (Neira de Jusá, Neira de Arriba, Neira del Rey, San Esteban de Neira, etc.).

b) A la luz de la cartografía histórica, la comarca del Bierzo se integraba en la Gallaecia romana; en ella, como en Galicia, afincaron los suevos, y en la alta Edad Media tanto el Bierzo como Galicia estaban hermanados en los sucesivos reinos de Asturias y de León.

c) No faltan testimonios de la íntima vinculación berciano-galaica a lo largo del medievo. Antes de finalizar el primer milenio, la sede compostelana poseía varias villas en la actual comarca leonesa (9). En los archivos catedralicios de Santiago hay, por ejemplo, constancia de la donación hecha a la misma sede, por el Rey Alfonso III, de determinadas propiedades en la misma

(9) Claudio SÁNCHEZ-ALBORNOZ: *El reino astur-leonés*, en «Historia de España» dirigida por Menéndez Pidal. T. VII, págs. 140 y 261. Madrid, 1980.

zona, como también, ya por Alfonso VII (año 1130), de la cesión de la villa de Cacabelos al arzobispado gallego (10). La singularidad de la comarca berciana dentro del territorio leonés explica el hecho de que, en 1820, el Bierzo se hubiese constituido, aunque no por mucho tiempo, en provincia independiente. La fraterna relación de los habitantes del valle berciano con la vecina Galicia se percibe hasta hoy mismo, ya en la presencia, aquende o allende la frontera regional, de una comunidad de hábitos, como los gastronómicos, y aún del uso de la misma lengua gallega.

¿Puede extrañar, pues, que quienes ignoraban su verdadera patria chica hayan venido atribuyendo a Álvaro de Mendaña naturaleza galaica? Al hilo de estas consideraciones nos vienen a la memoria dos hombres que, nacidos de uno u otro lado de aquella divisoria, mostraron tanto amor por ambas tierras que bien pudieran haberse tenido por nacidos en cualquiera de ellas. Hablamos del enciclopédico benedictino fray Martín Sarmiento (1695-1772), nacido en Villafranca del Bierzo y pontevedrés de adopción, y de Dalmiro de la Válgoma y Díaz-Varela (1904-1990), secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia, que, si monfortino de cuna, amó entrañablemente a la tierra berciana de su sangre paterna.

\* \* \*

Agradecemos, en fin, a Vicente Fernández Vázquez su ya citado y erudito trabajo, que nos permite hablar con certeza del lugar en que Álvaro de Mendaña vio la luz por vez primera.

---

(10) Antonio LÓPEZ FERREIRO: *Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela*. Ts. II y IV. Santiago, 1899 y 1901.

# LA EDAD MEDIA. LOS AÑOS OBSCUROS DEL PODER NAVAL

## Segunda parte

F. Fernando DE BORDEJÉ Y MORENCOS  
Contralmirante

La Edad Media se va a caracterizar por el asalto de los pueblos bárbaros al Mediterráneo y del Islam hacia Europa, pero, también, porque la Cristianidad o Europa Occidental, en la que debe incluirse a Bizancio, repuesta de la sorpresa inicial, no solamente integrará o asimilará a algunos de esos pueblos extraños a ella, sino que intentará recuperar las zonas perdidas, bien que sea una empresa costosa y a largo plazo, debido a la excesiva fragmentación y desunión que se producirá en el mismo seno del Viejo Continente.

En esa reconquista, la mar o, mejor aún, el control y dominio de sus aguas será tarea de los marinos de ciertas ciudades italianas y españolas, como Amalfi, Pisa, Génova, Barcelona y, especialmente, Venecia, cuya vocación marítima y comercial las conducirá a convertirse en potencias navales para protegerse y mantener sus intereses, aunque, eso sí, siempre invocando en sus acciones el nombre de Dios.

No obstante, sus destinos serán diferentes, pues Pisa destruirá a Amalfi y aquélla, a su vez, después de alcanzar su apogeo en el siglo XIII, sucumbirá ante Génova para terminar cayendo bajo la dependencia de Florencia. En cuanto a Génova, después de un largo período de prosperidad y haber alcanzado sus naves y productos los más remotos mercados, caerá ante Venecia, su más directo rival.

Por su parte, Venecia llegará a figurar entre las grandes potencias del tiempo en poder militar, riqueza y respeto, subsistiendo como Estado hasta el siglo XVIII, después de haber jugado un gran papel en las cruzadas y en la lucha contra los turcos, si bien, en ocasiones llevará una política ambigua de compromiso con éstos cuando Bizancio se interponga en su camino o crea que amenaza sus intereses.

Barcelona, como puerto principal del reino de Aragón después de su unión con Cataluña, ofrecerá constantemente hombres de mar y de acción, los famosos almogávares, quienes durante los siglos XIII y parte del XIV dominarán el Mediterráneo occidental, y en ciertos períodos de tiempo también el oriental, hasta confundirse su historia con la de España.

Con respecto a Portugal, este país no tendrá ningún protagonismo hasta el siglo XIV, mientras que Castilla se concentrará en la reconquista de la Península, largo conflicto de siglos que finalizará en 1492 en que comienza la



Edad Moderna, por lo que, en general, se la verá apartada y hasta ajena a otras causas exteriores en el Mediterráneo y Europa, resistiéndose, incluso, su peso y protagonismo en la actividad mercantil de tan larga época.

El Islam, después de haber dominado el Mediterráneo y grandes parcelas de Europa entre los siglos VIII y X, convirtiendo dicho mar en un profundo foso separador de dos mundos y concepciones de vida, cultura, religión y pensamiento, comenzará a retroceder gracias al contrataque y esfuerzo de aquellas ciudades italianas en el Mediterráneo occidental y central, a las cruzadas en el Próximo Oriente, al valladar bizantino y a Castilla y Aragón en España, entrando en el siglo XII en plena decadencia hasta la aparición de los turcos, decadencia en gran parte debida a la falta de un poder naval.

En el norte del Viejo Continente los normandos surgirán en el siglo IX en Francia, Inglaterra y Península Ibérica y masivamente en el Mediterráneo en el siglo XI, transformándose en tenaces adversarios de los árabes y reinos cristianos, en los que se aposentarán o asolarán, si bien terminarán por convertirse, por asimilación o integración, en auténticos europeos occidentales al fijarse y organizarse en las regiones que han ocupado, originando, incluso, nuevas estirpes reales.

En cuanto a Francia, el papel que desempeñará en la lucha contra el Islam o en relación con el Mediterráneo será durante siglos intrascendente, puesto que hasta prácticamente la Edad Moderna se polarizará a la lucha con Inglaterra por el dominio de las aguas del canal de la Mancha, y a liberar las regiones ocupadas por aquélla en el Continente.

Por su parte, Inglaterra, que sufrirá múltiples invasiones nórdicas, entre los siglos VIII y XII, se concentrará en organizarse interiormente y alcanzar una convivencia entre sus pobladores de origen sajón y normando, para en el siglo XIII sostener con Francia una larga lucha por obtener la primacía en aquel canal, en el mar del Norte y en tierras galas, en donde establecerá zonas de influencia.

El papado mantendrá durante toda la Edad Media su autoridad moral, instaurando, el año 590, Gregorio I el Magno las bases de su poder territorial, convirtiéndose en una soberanía temporal con intereses políticos y económicos, al mismo tiempo que se apartará del ámbito cultural bizantino para volverse hacia los pueblos germánicos y sajones, cuya importancia histórica reconocerá. Pese a los cismas que le sacudirán, llegará a los siglos XII y XIII en el vértice de su poder y, en su lucha por la hegemonía de la Cristiandad occidental, actuará en cada momento la baza política de la alianza y apoyo de acuerdo con sus intereses espirituales y materiales y en concordancia con el aliado escogido.

Bizancio encarnará la yuxtaposición de tres culturas: el derecho y la administración romana, como imperio romano de Oriente; el idioma y la civilización griega y las creencias y costumbres cristianas. Desde Justiniano en el 527 y hasta 1025 se afianzará en poder político, militar y económico, para iniciar, a partir de ese último año su decadencia ante la aparición de un proceso feudal que minará sus bases fiscales y militares y para desaparecer en mayo de 1453

al ser conquistada su capital por Mohamed II. Su importancia histórica reside en la resistencia que opuso al expansionismo de persas, árabes y turcos durante cerca de mil años, como vanguardia que era de la Cristiandad.

Un acontecimiento singular que se produce en este largo período de la historia universal es el que protagonizaron las cruzadas, que se extenderán desde 1096 a 1291, año en el que los cruzados se verán forzados a abandonar Tiro, Beirut y Sidón, participando, a través de siete enormes empresas, la totalidad de los reinos cristianos europeos. Aunque se invocó el nombre de Dios y la liberación de los Santos Lugares ultrajados por el Islam para justificar su iniciación y desarrollo, en el fondo fueron otra serie de factores las que las motivaron: una especie de nacionalismo occidental que consideraba a los árabes usurpadores y dominadores de unas tierras romanas y cristianas sobre las que no tenían ningún derecho; el belicismo de una sociedad feudal; el propio expansionismo de la iglesia; la creciente demografía en Occidente; la intolerancia religiosa de los turcos Selyucidas que conquistan Siria y Jerusalén en 1055, se apoderaron de Egipto y aniquilan en 1071 a los ejércitos bizantinos y, finalmente, la intensificación de un sentimiento religioso, factores que se vieron canalizados por el auge y prestigio del pontificado.

Durante el período medieval, la guerra, como ya expusimos, es un hecho social y religioso, pero con una concepción diferente según el área y la época.

Así, para Bizancio se trataba de la defensa de un doble ypreciado legado, el de la tradición imperial romana y del helenismo. En su nombre, la dinastía Macedonia o los Basilio movilizaron el espíritu cristiano anticipándose varios siglos a los cruzados, aunque el debilitamiento del espíritu cívico, que condujo a un pacifismo popular y las disensiones internas, impondría finalmente su desaparición.

Para el Islam, el concepto de la guerra iba íntimamente ligado al ideal religioso y a los mandatos del profeta, llevando a cabo un prodigioso programa de expediciones de gran envergadura que respondían a su mentalidad nómada y a sus concepciones multiseculares de la guerra, para acabar desvaneciéndose en un imperialismo teocrático y racista.

En Occidente, la guerra era el resultado del choque que produjo a la ideología cristiana una técnica militar rudimentaria puesta a su servicio y que emergía del caos bárbaro, servida con un apetito de gloria, poder y expansión, como algo intrínseco a los caballeros y al feudalismo dominante.

Pero en todos los casos se admite que el fenómeno guerra escasamente evolucionó, asistiéndose tan pronto a esfuerzos lentos y prolongados de mejora como a períodos de regresión y bruscos saltos hacia adelante, muchas veces de corta duración. Paralelamente, el arte militar y naval pierde en muchas ocasiones el terreno que parece haber ganado, mientras en otros períodos se acelera, surgiendo, en todos los casos, el hombre como factor esencial, estimulado por la defensa de un interés vital, no sólo su propio país, sino sus enormes tierras o haciendas, otorgadas o adquiridas por las armas.

Otra característica de este largo período histórico se relaciona con la dificultad para encontrar un verdadero profesional de las armas entre los grandes

jefes o conductores de ejércitos, razón de que no apareciera una profusa literatura militar y, por tanto, una ausencia total de teorías bélicas y como derivada una carencia de doctrinas estratégicas y hasta tácticas. A ello se añadirá que, salvo en China y Bizancio, no se codificarán los principios de la guerra, aunque ciertas reglas y preceptos se aplicarán automáticamente por pertenecer al subconsciente, por ejemplo, la necesidad de «información» sobre el enemigo para no verse sorprendido; el lograr la «seguridad» en los movimientos; el obtener la «libertad de acción» para alcanzar los fines, ya fueran primarios o de cierto alcance, y conservar siempre la iniciativa; dadas las características de las batallas, la necesidad de reunir o «concentrar las fuerzas», que se ligaba a la naturaleza misma de las formaciones, aunque este principio lo trasgredieron con éxito Julio César en la ocupación de las Galias, Alejandro Magno después de vencer a los persas y Gengis Khan en la invasión de Khwarizma. Por el contrario, raramente se tuvo en cuenta la «economía de fuerzas», que iba unida a la «relación de fuerzas», dado que en la Edad Media y aún más tarde prescribía el principio de no atacar si no se disponía de un impresionante margen de superioridad, en esos tiempos, masas de combatientes. Como se advertirá, aunque no figurasen en ningún texto esos preceptos pertenecían y continúan perteneciendo a la lógica y son aplicables a cualquier esfera de la actividad humana.

La noción de «guerra total» a la escala de la época se relacionaba con los métodos aplicados en los conflictos: «destrucción total de las ciudades o países»; «destrucción parcial» acompañada de asimilación o toma de rehenes para intercambio, recompensa o esclavitud y «destrucción parcial» seguida de la cohabitación o yuxtaposición del invasor e invadido, caso que se dio en la España musulmana. A ello se añadían otros métodos más militares que se aproximaban a las ideas modernas sobre la guerra, como los que se relacionaban con las maniobras que debían conducir a la destrucción de la fuerza armada enemiga, esto es, a la batalla decisiva, aunque en esos tiempos la estrategia y táctica se daba en su estado más puro, dependiendo el éxito final casi exclusivamente del valor personal del general y de la exaltación de las tropas, cuando no del fanatismo.

Otra característica clásica de la época medieval fue la inexistencia de una línea de demarcación entre combatientes y poblaciones, factor que alcanzaría al siglo XVIII y que, según el encono del asaltante o el interés político y estratégico, permitirá diezmarlas o reducirlas, total o parcialmente, a la condición de esclavos, sistema que aplicaron tanto los cristianos y cruzados como los musulmanes y pueblos bárbaros, como los mongoles y turcos.

En lo que respecta a la evolución de las armas, hasta el siglo XIV predominarán la pica y la lanza para el choque colectivo, el arco y la ballesta para el combate a distancia y la espada para el encuentro individual. A finales del siglo XIV comenzará la utilización de las armas de fuego que se yuxtapondrán sin destronar al arco y ballesta, debiendo advertirse que la pólvora empleada supuso durante décadas un obstáculo a la mejora del material, al entrar en ella un azufre sin purificar, al no conocerse que carga requería un cierto proyectil

para un alcance dado, y ante una dosificación empírica y variable. Pero además, la artillería implicaba un peligro en su manipulación, lentitud en su manejo y puesta en batería, ausencia de precisión y dificultad en el transporte de los cañones, debiendo añadirse el desprecio que sentían los caballeros del siglo XV por las armas de fuego, en su sentir, por ser inmoral matar a distancia y ajeno a la tradición del valor personal. Realmente, las intervenciones del fuego artillero hasta 1450 no aportan argumentos que favoreciesen su utilización, aunque a partir de dicha fecha se iniciara una evolución con la aparición de la «culebrina», «arcabuz», «granadas explosivas», «pistola», «afustes sobre ruedas» o equipos de sitio con artillería pesada, que Mohamet II empleara contra Constantinopla en 1453.

### **Los pueblos medievales y la mar. La fachada atlántica. Los vikingos y normandos**

La expansión de los pueblos escandinavos sobre Europa comprende algo más de un siglo, al iniciarse a finales del VIII y finalizar ya bien avanzado el X, pues las posteriores invasiones que, por ejemplo, soportaría la península Ibérica en tiempos de Gelmírez, bien entrado el siglo XII, no deben ser consideradas como normandas propiamente dichas sino inglesas, que aprovechando la condición de cruzados que marchaban a Palestina emprendían acciones de la más vulgar piratería.

A este propósito debe señalarse que, aunque los términos normando y vikingo se consideran sinónimos, existen entre ellos ciertas diferencias, pues los segundos fueron los normandos de los primeros tiempos de su expansión, aplicándose el nombre de Viking a quienes mandaban las colonias que establecían en las tierras conquistadas.

Aunque en la galia romana, núcleos nórdicos asolaban cíclicamente las costas del canal de la Mancha y Bretaña, las verdaderas expediciones escandinavas coinciden con la subida al trono de Carlomagno, aunque no se convertirían en formidables más que a su muerte hacia el 814, pudiendo asegurarse que hacia el año 850 todos los hombres escandinavos se hicieron a la mar, para convertir los últimos cincuenta años del siglo IX en uno de los períodos más sombríos de la historia de la Europa occidental.

Se nos dice que en esa expansión influyeron varios factores, entre otros, su incesante deseo de acción; el crecimiento de la población en unas tierras poco productivas; las luchas tribales; su audacia y afición al lujo, la llamada «sed del oro», aunque deba apuntarse otra razón básica, la de verse arrojados los hijos no primogénitos de la casa paterna, al pasar a los mayores las propiedades y tierras por no fraccionarse en lotes, por lo que aquéllos no tenían otra opción que buscar su libertad y sustento en lejanas tierras.

Pero al contemplar las navegaciones de los hombres del norte no podemos ignorar un «mito» que, aún hoy, sostienen algunos sectores interesados, el del supuesto Descubrimiento de América por los vikingos. Está fuera de toda

duda que en el siglo IX esos pueblos se asentaron en Islandia, isla ya descubierta por navegantes irlandeses y que, a comienzos del X, Eric el Rojo estableció bases en Groenlandia, lanzándose su hijo, Leit Ericson, más hacia el oeste hasta arribar a unas costas que denominó Vinlandia o tierra de la vid y el trigo. Asimismo se dice que al iniciarse el siglo XI, el vikingo Thorfinn Karlsefn alcanzó al frente de tres naos, singular coincidencia, una nueva tierra y que por sus características, muy pedregosas y pletóricas de bosques y productos de la mar, podrían ser las actuales Terranova y el Labrador.

Pero la gran paradoja es que, en el siglo XIV, los nórdicos abandonaron Groenlandia y, por supuesto, mucho antes sus supuestas bases en Vinlandia, Terranova y el Labrador, lo que produce perplejidad si es verdad que se trataba de regiones tan ricas en aquellos cultivos y recursos y, aunque ciertos historiadores, como Carlos Pereyra, achacan tal abandono a la falta de estímulos económicos, esa razón se contradice si se piensa que aquellas tierras se encontraban, en las ideas y relatos del tiempo, en la inmediata proximidad de las fantásticas tierras del Khan, conocidas entonces por los relatos de Marco Polo. Pero es que, además, asombra la afirmación de que en Vinlandia creciera la vid y el trigo pues, como se sabe, esos productos eran desconocidos en el Nuevo Mundo antes de ser plantados por los colonizadores europeos en el siglo XVI. De ahí que Torcuato Luca de Tena afirme que «el mito de los vikingos merecía haber sido incluido en el Libro de las Maravillas, muy leído en el siglo XIV, del que es autor el caballero inglés y grandísimo embustero Jehan de Mandeville».

El conocimiento real del medio de navegación vikingo se tuvo en 1860 al descubrirse en Jutlandia, Dinamarca, una nave de aquella época semienterrada y muy deteriorada, conocida como Drakker, aunque se deberá esperar a 1880 para que aparezca en Gokstand, Noruega, un ejemplar casi perfecto, seguida en 1893 de otra en el fiordo de Oslo. Sin duda y aunque no respondían a las exigencias de la navegación de altura, por lo que establecían sus derrotas próximas a las costas en el éxito de sus empresas, tuvieron mucho que ver dichas naves, cuya aparición, antes de manifestarse en los litorales europeos meridionales, puede situarse en los siglos VI o VII. Eran buques de unas 30 tn, de escaso calado para poder remontar los ríos, dotados de un palo y con una relación de uno a cinco entre la manga y la eslora, lo que les hacía más afilados y esbeltos que las liburnas y trirremes romanas, en las que dicha relación se situaba de uno a ocho, la misma que la de los buques de guerra mediterráneos entre los siglos VIII y XII.

Pero lo que interesa destacar es que, en el siglo VIII, las naves del Mare Nostrum se veían propulsadas por fuerza muscular y, si poseían algún palo, únicamente podían utilizar sus velas con viento de popa. Por el contrario, las naves vikingas o normandas habían logrado familiarizarse con la virada por delante, lo que implicaba poseer un aparejo que les permitiese maniobrar con rapidez las velas y disponer de un gobierno que obligase al buque a obedecer las más ligeras órdenes, por lo que puede afirmarse que en los mares más sep-

tentrionales la navegación había alcanzado un grado superior a la practicada en el Mediterráneo.

Los normandos, cuyo solo nombre provocaba el terror, generalizándose en las iglesias el rezo de la famosa deprecación, «A furore normanorum liberanos Domine», en el siglo IX alcanzan centroeuropa a través del Elba y del Mosa, para remontar, asimismo, el Sena y saquear por tres veces París, llegando a Nantes por el Loira y, por el Garona, destruir Toulouse. En el siglo X se les ve ya asentados en Bretaña, en donde crean algunos condados, razón de que se llamase a esa región Normandía, si bien son escasas las noticias relativas a su actividad antes del año 911, en el que el noruego Rollon conquista Rouen y se declara vasallo del rey de Francia, Carlos el Simple, quien en compensación le otorga el título de duque de Normandía.

Más tarde, un descendiente directo de Rollon, llamado Guillermo, desembarcará en Inglaterra venciendo al rey Harold en la batalla de Hasting, el 14 de octubre de 1066, demostrándose en ella la influencia del armamento en el desarrollo de la historia. En Hasting, batalla que decidió los destinos de Inglaterra, se enfrentaron dos ejércitos muy diferentes, el inglés, integrado exclusivamente por infantes armados con una simple espada, hachas y lanzas, mientras que los normandos desembarcaron con tres clases de fuerzas, los jinetes, los infantes y los arqueros, dándose cuenta inmediatamente Guillermo de su superioridad y desarrollándose en función de tales armas dos tácticas diferentes. Pero lo que llama la atención es la causa por la que los ingleses iban a tardar todavía tres siglos en revolucionar la táctica terrestre con el empleo del arco y, también, porque la caballería occidental no adoptó ese arma, pudiendo quizá explicarse si consideramos que, en aquel tiempo, las armas arrojadas eran contrarias al ideal militar occidental.

En el siglo XI, los normandos, asimismo, se instalarían en la costa mediterránea francesa, en Italia meridional y Sicilia, expulsando a los árabes que se mantenían en esa isla desde hacía dos siglos, logrando finalmente apoderarse del bastión musulmán de Malta en 1090. Posteriormente, también llegarían a Tierra Santa con los cruzados en el siglo XII, sin que constituyera una excepción la península Ibérica, que en siglo y medio sufriría tres invasiones aunque de escasa importancia y duración.

La primera se originó en el 843 cuando los navegantes nórdicos se presentaron ante Gijón y luego en La Coruña, asegurándonos las crónicas que Ramiro I les hundió 70 drakker, dirigiéndose las 54 restantes, demasiada exactitud en las cifras dado lo confuso de las informaciones de esa época, hacia el estuario del Tago, asolando Lisboa en agosto del 844 y remontando luego el Guadalquivir para presentarse ante la Sevilla de Abderramán II, que igualmente arrasaron.

La segunda presencia normanda se verificó entre el 858 y el 861, al aparecer ante Galicia 72 embarcaciones, continuando hacia el estrecho, que consiguieron forzar a pesar de la presencia de fuerzas musulmanas, prosiguiendo por el litoral andaluz y levantino hasta dar vista al delta del Ebro, remontando una fuerza de desembarco dicho río y alcanzando Pamplona en donde hicie-

ron prisionero a García Íñiguez, continuando con sus depredaciones en el golfo de León y de Génova antes de retornar a sus bases atlánticas.

La tercera invasión se llevó a cabo un siglo después, el 966, esta vez a cargo de daneses, cuando el duque de Normandía, Ricardo I, nieto del noruego Rollon, para evitar que se asentasen en Francia los encaminó hacia la península Ibérica, sin que alcanzasen sus objetivos al verse interceptados por una flota árabe de Sevilla. En el 971 volvieron a advertirse daneses en las costas de Almería y Murcia sin que desembarcasen y, en el siglo XII, como ya mencionamos, tuvo lugar otra aparición de normandos en Galicia, según se estima, incitados por los señores feudales Pelayo Godesteir y Rabinal Núñez, reaccionando la reina doña Urraca por medio de Gelmírez, que destruyó sus barcos, tomando algunos historiadores esta acción como arranque de la Marina española.

En su conjunto, las invasiones normandas de los siglos IX al XI, esto es, hasta su asentamiento y consolidación en ciertas zonas de Francia y el Mediterráneo, adolecieron, desde un punto de vista político y estratégico, de una falta total de coordinación; de no haber establecido claros objetivos a alcanzar, lo que influyó en sus movimientos y aunque llevaban en sí la sorpresa, y con ella, la iniciativa, no supieron explotar sus éxitos parciales terminando por degenerar en acciones marítimas de claro signo pirático que no respondían a ninguna finalidad política.

En el campo táctico la mar era su cómplice. Inicialmente, sus incursiones fueron restringidas para presentarse posteriormente con flotas de cierta entidad, si recordamos la presencia en Nantes el 843 de 67 drakker, de las 120 embarcaciones que alcanzaron París el 845 o las 700 naves y 40.000 hombres que arrasaron París en el 885, actuando inicialmente en pequeños grupos, generalmente contra puntos poco defendidos, comenzando a sentir la necesidad de disponer de bases de operaciones al incrementar sus acciones, por lo que, en el 841, se instalarán en la isla Walcheren, en el 879 en Gand Courtrai y poco después en Elsoo, cerca de Maestricht, bases generalmente ubicadas en las orillas de cursos de agua y próximas a regiones todavía no «exploradas», cambiando sus campamentos después de haber agotado los recursos del área, eso sí, no sin antes asolar a fondo el territorio que dejaban. En sus retiradas o aproximaciones acostumbraban a caminar o navegar de noche para asegurar el secreto de sus movimientos que, como dijimos, siempre tendían a obtener la sorpresa en sus apariciones, pudiendo asegurarse que ya en el siglo X operaban más como ejércitos que como grupos, haciendo frente a formaciones montadas, para crear ellos mismos, hacia el 880, unidades de caballería.

En el combate, para romper la cohesión de los órdenes cerrados o masas de combatientes enemigos, simulaban huir para caer repentinamente sobre las formaciones dislocadas de sus perseguidores, táctica muy flexible que se oponía a la rigidez de movimientos de las fuerzas de Occidente, convirtiéndose la empalizada primero y luego la obra fortificada en el medio más seguro para detener sus ataques.

En el siglo XI, aquellos nómadas de la mar e impertérritos depredadores se transformaron en núcleos bien asentados y organizados que, aunque sedentarios, conservarían sus virtudes bélicas. Incluso antes que sus vecinos, los normandos establecidos en Francia implantaron el servicio militar obligatorio limitado en el tiempo, manteniendo unos efectivos permanentes de caballería a disposición de los duques, así como grupos de arqueros, conociéndose sus equipos y armas gracias a un documento inestimable, la Tapicería de Bayeux. Ese fenómeno de fijación y organización política no se daría solamente en Francia, al advertirse, asimismo, en los asentamientos de Sicilia, Calabria y la Apulia, regiones en las que en 1059 el normando Robert Guiscard crearía sendos ducados, lo que inquietaría profundamente a Bizancio.

Esa organización militar de carácter fijo chocaba profundamente con la estructura militar del resto de Europa, pues desde los tiempos de Roma no habían existido ejércitos permanentes, habiéndose acudido al concurso de mercenarios o, ante la inminencia de una campaña, a la leva, reclutándose mesnadas que sin apenas adiestramiento se las hacía entrar en combate. Por otro lado, la preparación de los jefes occidentales dejaba mucho que desear, limitándose a pelear con bravura, pero sin haber establecido ningún estudio sobre el enemigo y con una total falta de apoyo logístico y de servicios, por lo que los ejércitos medievales no fueron otra cosa que rudimentarios o elementales ejércitos.

### **Liga hanseática**

En íntima relación con esos pueblos nórdicos surge el fenómeno del Hansa que debe ser considerado.

Durante las largas décadas en que los pueblos escandinavos se lanzaron en sucesivas oleadas sobre las costas europeas situadas más al sur, resultó imposible desarrollar un tráfico marítimo comercial en las riberas septentrionales del Atlántico, situación que cambiaría drásticamente al afianzarse los llamados normandos en las tierras conquistadas, acontecimiento que coincidiría con la configuración de nuevos poderes políticos que iban a constituir los embriones de los futuros estados germanos y nórdicos.

Fue a partir del siglo XI cuando apareció la necesidad de acelerar el intercambio comercial en el área del Báltico y del mar del Norte, hasta allí prácticamente inexistente, asistiéndose al nacimiento de núcleos humanos agrupados en cooperativas de mercaderes, ubicados en puntos muy concretos de aquellos litorales y esencialmente polarizados a captar el comercio proveniente del sur como medio de favorecer, a su vez, la salida de sus productos hacia otros mercados, actuando en muchos casos como intermediarios.

Ese proceso conduciría, en el siglo XI, a aquellos núcleos a relacionarse con el fin de desempeñar, no solamente un papel político y económico en aquellas áreas, sino para proyectarse hacia el resto de la Europa civilizada,



buscando la manera de hacerse con el comercio hasta allí, en manos de eslavos y escandinavos, viéndose además favorecidos por disponer de naves de gran tonelaje, rapidez y robustez, la llamada Koggen o carabela hanseática de los siglos XII al XIV, superiores al resto de las embarcaciones escandinavas más frágiles y ligeras.

En 1161, aquella cooperativa o liga que ya comenzó a denominarse del Hansa, se afirma en Lubeck, puerto fundado tres años antes y que se convertirá en el centro director y coordinador de los intercambios con el este y centroeuropa, estableciéndose como objetivos asegurarse ventajas comerciales, como el derecho de depósito y almacenaje para sus propias mercancías y la declaración obligatoria de carga para los navíos extranjeros, siendo su arma coactiva más poderosa el boicot a un puerto o región en el área comercial del Báltico.

El éxito fue tal, que un siglo después Lubeck, Hamburgo y Rostock, junto a otros puertos de menor entidad, establecieron una confederación comercial y económica que se apresurará a levantar numerosas factorías, entre ellas, las de Novgorod y Vilna en Rusia; Dorpai, Reval y Riga en Curlandia; Danzig en Prusia; Breslau y Brunswick en Alemania; Gante en los Países Bajos y hasta en el propio Londres, así como en Bergen y Oslo, en Noruega.

Esa liga, al basar la mayor parte de su comercio en la vía marítima, pretendió asimismo lograr el control de la navegación en la zona si deseaba ejercer sobre ella una cierta influencia, reconociendo que para ello les era preciso dotarse de un poder naval.

Claro es que en el tiempo el prestigio y pujanza de la Liga se apoyaba en varios factores, como eran, entre otros: la debilidad política de los ducados y principados alemanes; la práctica inexistencia de estados consolidados en el resto de Europa occidental; la capacidad y visión del mercader hanseático; su excelente política exterior conducida por una hábil diplomacia; una saneada situación económica; su destreza, no solamente para imponer sus privilegios y fueros mercantiles, sino hasta sus reglamentos a los navíos mercantes extranjeros; la organización de un eficiente sistema de navegación que reflejarían sus códigos marítimos; su preocupación por disponer de una excelente infraestructura portuaria y de almacenaje y, por último, haber sabido abrir nuevos mercados y derrotas a su tráfico, de momento, sin encontrar grandes competidores.

Para la realización de esa política la Liga creó un sistema de alianzas muy variadas en las que participaban todas las ciudades agrupadas, pues si alguna de ellas pretendía excluirse, automáticamente se la expulsaba del Hansa, lo que significaba no poder incluirse en el tráfico y actividad comercial en las áreas bajo la influencia de la Liga, lo que podía conducir al puerto excluido a su desaparición.

Aquel conjunto de factores fueron los que condujeron a la Liga a alcanzar una total hegemonía, en el siglo XIII, en toda la Europa septentrional y a instaurar unas excelentes relaciones con todos los pueblos vecinos, excepto con

Dinamarca, que en el siglo XIV aparecerá como su gran rival y promoverá el primer combate naval de importancia, en el que la flota hanseática logrará batir a la danesa en 1370, ocupándose Copenhague y destronándose al rey Valdemar IV, quedando como única potencia nórdica.

Fiel reflejo de ese poder y prestigio del Hansa nos lo demuestra el hecho de que al entrar en el siglo XIV se obligó a Eduardo IV de Inglaterra a confirmarles una serie de privilegios que anteriormente les había suspendido, decisión forzosa de dicho monarca al haber visto asolada la costa inglesa del mar del Norte y Escocia por la acción de una fuerza naval de la Liga. Asimismo, también obligaría, a finales de dicho siglo, a los daneses a prohibir el paso por el estrecho del Sund a los navíos holandeses y británicos.

En esa situación de pujanza política, económica y naval, el Hansa entraría en el siglo XV, aunque en él comenzarían a surgir ciertas señales de debilidad y caída.

El gran fallo que cometería fue ignorar u olvidar que el poder naval no ha de aplicarse solamente en un cierto período de tiempo, sino que es preciso sostenerlo en permanencia si se pretende proseguir siendo fuerte y respetado. Pero en las directrices políticas del Hansa no figuraba ya, como línea de acción prioritaria, mantener unas eficientes fuerzas a flote que, sin duda, implicaban grandes gastos. Tal idea respondía a una mala valoración de su posición, pues estimaban que, habiendo logrado alcanzar la hegemonía, por el momento nadie se encontraba capacitado para disputársela y, por tanto, no era preciso aplicar grandes sumas a su defensa.

Dicha equivocación o error promovería su declive, que se inició en 1494 cuando Iván I clausuró sus factorías de Novgorod y Vilna, que les había servido para sus enlaces con la India y los Balcanes. Añádase a ello que ya en esos años los estados nórdicos se habían fortalecido y pretendían participar en el comercio marítimo y no admitir presiones extrañas, entre otras las que provinieran de la Liga.

Sin embargo, el final del Hansa lo provocarían unos nuevos factores y acontecimientos que se conjuntarían en el siglo XVI, ya en la Edad Moderna, como fueron: la aparición de los holandeses en el Báltico, llamados por los suecos, convirtiéndose en los rivales más temibles del comercio hanseático; las contiendas religiosas y sociales que afectaban a muchas de sus ciudades que, por otro lado, comenzaron a autoexcluirse de la Liga; el creciente poder político y económico de los estados alemanes; su propia riqueza y autonomía que excitó la envidia de sus vecinos; la falta de una auténtica constitución general y el excesivo número de ciudades miembros, al alcanzarse a finales del siglo XV las doscientas; la desaparición de los bancos de arenque en el mar del Norte; el desplazamiento del tráfico comercial al Atlántico como consecuencia del descubrimiento del Nuevo Mundo y, finalmente, la victoria que alcanzó Suecia sobre la Liga el año 1570, que convertiría a este país en el nuevo dueño del Báltico.

## Reino de Francia

A pesar de que un gran número de textos de Historia Universal suelen equiparar al reino de los francos con el reino de Francia, se puede asegurar que los reinos francos de las casas merovingias y carolingias de los siglos VIII y IX, que con Carlomagno se alzaron a su máximo esplendor, eran unos estados multinacionales que integraban pueblos muy diversos, actualmente pertenecientes a Suiza, Austria, Italia, Francia y hasta incluyéndose una «marca hispánica» que, con Carlomagno, limitaba con el río Ebro.

De ahí que realmente hasta el 987, en que aparece la dinastía de los capetos, no deba hablarse de la existencia de un reino de Francia que, por otra parte, se reducía a un minúsculo dominio real alrededor de París y Orleans, exento de fronteras marítimas y, por ello, sin gran fuerza material y política frente a unos señores feudales que se repartían las antiguas provincias de la Galia romana.

Será a partir de 1180, con la llegada de Felipe Augusto, cuando cristalice la unidad francesa y surja un sentimiento nacional que reforzará la guerra de los Cien Años, conflicto feudal, en sus orígenes, para transformarse en un conflicto nacional que se extenderá a lo largo del siglo XV con Carlos VII y Luis IX.

Asimismo, será a partir de Felipe Augusto cuando Francia comience a establecer sus fronteras marítimas, al adquirir dicho monarca una serie de condados y ducados como la Normandía y el Poitou, en tanto que su hijo Luis VIII aprovechará la cruzada contra los albigenses para anexionarse el Languedoc, feudo de los capetos y, más tarde, por el casamiento de Carlos de Anjou con Beatriz de Provenza, integrarse la Provenza en el reino. Esas adquisiciones se completarán al finalizar la guerra de los Cien Años, cuando Carlos VII logre integrar la Guyena o Aquitania y una parte de la Gascuña, obra que se completará por el casamiento de Ana de Bretaña con Carlos VIII y Luis XII que preparará la unión de aquel ducado a Francia en 1532, ya en plena Edad Moderna.

El primer contacto serio con la mar de un núcleo organizado de fuerzas navales francesas puede situarse, precisamente, con Felipe Augusto cuando en 1213, en su lucha contra los Plantagenet ingleses, concentra en las costas del Canal un cierto número de buques, que algunos historiadores vecinos hacen ascender a 1600, conglomerado de buques mercantes a los que se les ha añadido un castillo y de embarcaciones menores que deben transportar un ejército de invasión a la Inglaterra gobernada por el excolmulgado Juan Sin Tierra. Pero la reconciliación de éste con el papa obligó a desviar aquella flota contra Flandes, para ser sorprendida y aniquilada en el estuario de Zwin por los buques del conde de Flandes, aliado del monarca inglés. Este intento de invasión se repetirá en 1215, aprovechando que algunos barones ingleses se rebelaron contra su rey y ofrecieron la corona de Inglaterra a Luis VIII, hijo de Felipe Augusto, ofrecimiento que quedó paralizado con motivo de la

muerte de Juan Sin Tierra, precisamente cuando la flota gala se encontraba ya en el Támesis con una fuerza de desembarco, siendo de nuevo diezmada.

A este propósito, debemos señalar que durante gran parte de la Edad Media las crónicas y relatos contabilizan como buques de guerra, al describir una acción naval o sus preparativos, cualquier elemento a flote, incluso, a pequeñas lanchas capaces de transportar media docena de soldados, razón de esas cifras exorbitantes que se ofrecen con demasiada frecuencia en las historias navales de cualquier país, incluido el nuestro.

Posteriormente, aunque San Luis no fue un monarca inclinado o aficionado a la mar, tal como nos lo ha reflejado su cronista príncipe de Joinville, a él se le debe la creación del primer establecimiento naval del reino en el Mediterráneo, ubicado en Aigues Mortes, en el Languedoc, al mismo tiempo que dotaba a su incipiente Marina de la primera institución permanente, como era el Almirantazgo.

Más tarde, a finales del siglo XIII y principios del XIV, durante el reinado de Felipe III el Atrevido, Francia se dio cuenta de la necesidad de disponer de un poder naval. Ese requerimiento respondía a varios trágicos acontecimientos desarrollados en el Mediterráneo, entre otros, la matanza de franceses y partidarios de Carlos de Anjou en Sicilia, acción que es conocida en la Historia como las «visperas sicilianas», instigadas por los aragoneses y que conduciría a la instalación de éstos en la isla, sin que el envío de una flota francesa sirviera para otra cosa que para correr a refugiarse en Perpignan los buques que no habían sucumbido a la acción de las naves catalano-aragonesas.

Si a ello añadimos el panorama que existía en el Atlántico, en cuyas aguas vascos, bretones, normandos y bayoneses luchaban furiosamente entre sí, situación que aprovechaban los ingleses para efectuar sucesivas incursiones sobre el Continente, ese estado de cosas imponía la creación de unos fuertes núcleos navales. Sin embargo, será Felipe el Bello quien levantará astilleros en Marsella, Narbona y Sete, al mismo tiempo que obtendrá una flotilla de galeras en Génova para basarla en el puerto atlántico de Rouen, en el que, además, creará el primer astillero fortificado de Poniente, que posteriormente se conocería como el «Clos des Galées», lejano antecesor de los futuros arsenales franceses.

Fue de ese modo como el país vecino pudo disponer en 1295 de cincuenta galeras, a las que se añadirían una serie de transportes adquiridos en los países escandinavos y pequeñas embarcaciones equipadas en los puertos normandos. con ese incipiente poder naval, Felipe el Bello, no pudiendo llevar a cabo un previsto desembarco en Inglaterra, intentaría debilitar la economía inglesa, atacando un punto muy sensible, su comercio de la lana con Flandes, originándose con tal motivo su primera victoria naval en aguas de Zelanda, la de Ziericksee en julio de 1304.

Realmente, esa guerra al tráfico tenía un gran interés para Francia, pues contrarrestaba la derrota de Courtrai dos años antes, en la que la caballería gala fue aniquilada, permitiéndola ahora alcanzar una tregua con Inglaterra. Por otro lado, la victoria de Ziericksee, en la que por el bando francés partici-

paron once galeras mediterráneas, treinta naves normandas o atlánticas y ocho españolas, contra ochenta naves flamencas de Guy de Namur, aliado de los ingleses, éxito que descansó en el papel que jugaron los llamados «brulotes», o embarcaciones cargadas de materiales inflamables que se lanzaban contra los buques adversarios, incendiándose en el momento del contacto físico o abordaje, implicó un cierto éxito estratégico, puesto que permitió, a su vez, que el monarca francés alcanzase otra sonora victoria en tierra, la victoria de Mons en Pévèle, que no hubiera sido posible si la flota hubiera sido batida por Guy de Namur, al haberse acentuado una desproporción de fuerzas muy notables por la previsible pérdida de 15.000 soldados franceses embarcados.

Durante la guerra de los Cien Años, que se inició al enfrentarse Felipe VI de Valois y Eduardo III de Inglaterra por considerar éste que poseía derechos para aspirar al trono de Francia, su desarrollo se ajustó al típico modelo de guerra feudal. En ella combatiría una caballería francesa valiente, pero desordenada con un ejército inglés más moderno, guerra de mercenarios que asolarían la tierra que iban a pisar y, al mismo tiempo, conflicto de liberación nacional para Francia, en el que no se debe desdeñar el impacto que tuvieron las acciones marítimas, dado que las fluctuaciones en la contienda se vieron ligadas, en cierto modo, a las fuerzas navales en presencia, operaciones en la mar en las que conviene destacar el hecho de que en septiembre de 1338 la galera inglesa *Great Christoph*, se convirtiera en el primer buque de guerra de la Historia que utilizaba cañones.

Aunque en sus comienzos, y durante numerosos años, el balance de fuerzas fue favorable a los franceses, varios factores o acontecimientos proporcionarían al rey Eduardo una enorme ventaja, invirtiéndose el signo de la guerra y pasando éste a la ofensiva.

Entre otros podemos señalar los siguientes: el fracaso obtenido por Felipe VI en una proyectada expedición para sostener al rey de Escocia, pensando que hostigados los ingleses por su retaguardia, podría obtener el control de las aguas del canal de la Mancha; después, porque Flandes decidió inclinarse abiertamente en favor de Inglaterra y, luego, por el abandono de sus compromisos de una fracción importante de marinos genoveses que servían en la marina gala. Añádase a todo ello la batalla de l'Ecluse en junio de 1340, en la que la flota francesa fue casi totalmente destruida por las fuerzas navales inglesas y sorprendida por su retaguardia por las naves flamencas, desapareciendo 160 embarcaciones y 9.000 hombres, desastre que influyó decisivamente en la pérdida de la batalla de Crecy en 1346, en la que los ingleses emplearon por primera vez artillería en tierra; la capitulación de Calais en 1347, pese al heroísmo demostrado por los marinos normandos que forzaban el bloqueo; el desembarco del príncipe de Gales, el conocido príncipe Negro, en la Guyena en 1355, con la victoria de Maupertuis en la que se capturó al monarca francés Juan II el Bueno; el levantamiento en París de los campesinos en 1358, la famosa «Jacquerie», etc, serie de acontecimientos que finalizarían en 1359 con el desastre de Poitiers, seguido del duro tratado de Bre-

tigny que en 1360 se impuso a Francia, renunciando Eduardo III a la corona del país vecino, motivo original del conflicto, a cambio de obtener el reconocimiento de su soberanía sobre la Francia sudoccidental.

No nos extenderemos en describir el conflicto y únicamente señalaremos que en 1369 Carlos V de Francia rompería aquel tratado al reclamar la Guyena y la Gascuña, reanudándose las hostilidades, fase esta del conflicto en las que el monarca francés se aseguraría el concurso de las galeras del rey de Castilla, Enrique de Trastámara.

Será aquel mismo monarca francés quien fortalecerá la institución del Almirantazgo mediante las Ordenanzas del 7 de diciembre de 1373, que otorgaban a dicho organismo una serie de atribuciones, entre otras, el reclutamiento en paz y en guerra; la organización de escuadras; el mantenimiento y aprovisionamiento de los buques; la concesión de licencias de pesca; los permisos para construir o vender embarcaciones; la creación de un servicio de vigilancia o policía de las costas, etc, prescribiendo, asimismo, que el Almirantazgo ingresase la décima parte del valor de una presa capturada y la mitad del coste de todo navío naufragado. Al mismo tiempo, Carlos V estableció un Tribunal particular que debía entender en todos los delitos relacionados con la esfera marítima y naval.

Será gracias a las decisiones tomadas por el mencionado Almirantazgo, como en 1377 la fuerza a flote francesa podía ya contar con 120 nuevas unidades de cierto porte, fuerza naval que se adiestró y se había concebido para luchar contra los ingleses y a la que se añadirían 35 grandes naos mercantes y ocho galeras de Castilla, conjunto que alcanzaría resonantes éxitos en las mismas costas británicas, al atacar, desembarcar y asolar el refugio de los corsarios ingleses de Rye, incendiar las poblaciones del Lewes, saqueo que motivó que Londres ordenara incendiar todos los arsenales y bases propias situadas en el Canal, medida que alcanzó a Folkestone, Portsmouth, Plymouth y Dartmouth. Esas incursiones francesas proseguirían con la conquista de la isla de Wight y la destrucción de los puertos de Winchelsea y Hastings, uno de los famosos «cinco puertos», volviéndose a asaltar la citada isla en 1380, año en que murió Carlos V, sin que la ofensiva naval del país vecino se detuviera, conducida por uno de los más célebres almirantes que ha producido Francia, Jean de Vienne, quien en 1381 desembarcara en Escocia cuando todo hacía presagiar que la victoria francesa se encontraba muy próxima.

Pero ese panorama iba a cambiar drásticamente a partir de 1382, año en que por quedar vacante el trono de Francia las aspiraciones del duque de Borgoña a proclamarse rey iban a promover una cruenta guerra civil entre sus partidarios y los del duque de Orleans, que, asimismo, aspiraba a la misma corona, situación de total confusión que iba a implicar el hundimiento de Francia en el más completo de los caos y, como lógica secuela, el abandono de la marina tanto en su mantenimiento como en la paralización de las construcciones.

Como era de esperar, ese clima supieron aprovecharlo los ingleses que volvieron a tomar la iniciativa, desembarcando en 1415 las tropas de Enrique IV en la desembocadura del Sena, tomando Harfleur y París, venciendo en la célebre batalla de Azincourt, saqueando Rouen, destruyendo el arsenal del «Clos des Galées», atrayendo a su bando al duque de Borgoña y, finalmente, obligando a los franceses a aceptar un deshonroso Tratado de Paz, firmado en Troyes y acabando Francia por sumirse en una completa anarquía.

Sin embargo, Enrique V, teniendo a su alcance no sólo la victoria en el Continente, sino la posibilidad de convertirse en dueño absoluto de la mar, tuvo la genial idea en 1423 de desarmar, enajenar y arrinconar sus flotas, basándose en lo mucho que costaba el mantenerlas con una Francia ya batida, situación que aprovecharían los corsarios bretones, de Saint Malo e, incluso, vascos y cántabros españoles para imponer su ley en el canal de la Mancha, ello coincidió con una reanimación de la resistencia francesa, encarnada en Juana de Arco, que conducirá a Carlos VII de Francia a recuperar París en 1437 y, posteriormente, entre 1449 y 1453, la Normandía y la Guyena, lograr las victorias de Formigny y Castillón y la toma de Burdeos, cerrándose así una larga y costosa guerra franco-británica denominada de los Cien Años, quedando únicamente la plaza de Calais en manos inglesas.

Dicho conflicto puso en evidencia no sólo la necesidad para ambos contendientes de poseer un poder naval, sino que éste fuese fuerte y sostenido en permanencia, como única forma de asegurar con continuidad el esfuerzo sobre la mar en cualquier tipo de conflagración. Asimismo, ambos países dedujeron otra necesidad, la de unificar el mando de las fuerzas navales en las manos de marinos experimentados y con conocimientos políticos y del adversario, así como el papel que en el futuro debería desempeñar la marina mercante y el comercio marítimo para quien desease afirmarse como gran potencia naval y económica, principios que ya nunca olvidarían tanto Francia como Inglaterra.

Esas concepciones son las que promoverían la especialización de sus respectivos puertos en función de las posibilidades y recursos de cada región en las que aquéllos se ubicaban.

Con tales directrices en la vertiente naval y marítima, y con el cambio de orientación en su política exterior, que podía resumirse en paz con Inglaterra, renuncia a Flandes y nuevo objetivo, el adquirir zonas de influencia en Italia para apoyar las pretensiones de los Anjou, que conducirían a Francia a otro largo conflicto, esta vez con España, Carlos VIII introducirá a su país en la Edad Moderna.

## **Reino de Inglaterra**

Si la victoria naval que alcanzó el año 875 el rey sajón de Wessex Alfredo el Grande sobre los vikingos le ha permitido ser reconocido como el fundador de la marina británica, en realidad dicho éxito fue un acontecimiento esporádico y hasta enigmático sobre las características de tal encuentro, pues, aun-

que un gran número de historiadores ingleses nos describen la gran flota que batió a los drakkars nórdicos, fuentes documentales modernas dan a entender que no pasó de ser una simple escaramuza en la que después de rechazarse en tierra a unos grupos de depredadores escandinavos, embarcaciones del rey sajón lograron hundir cuatro de las diez naves vikingas mediante el clásico sistema del abordaje.

Otros datos que avalan la teoría de la inexistencia de un poder naval británico hasta, por lo menos, el siglo XI, nos lo suministran los relatos de aquella época. Así, está aceptado que entre el 980 y 1017 esa carencia de fuerzas navales organizadas facilitó las invasiones o incursiones danesas, pues, si atendemos a la crónica sajona, en el año 981 fueron suficientes siete embarcaciones que transportaban 300 ó 400 hombres para arrasar Saouthampton, que en el 990 once drakkars de igual procedencia asolaron Portland y que en 1002 el vikingo Anloff fue capaz de recorrer impunemente la Northumbria, ante cuyas costas se había presentado con 93 naves sin encontrar ninguna resistencia en la mar ni en tierra. Más tarde, en el mismo siglo XI, la carencia de fuerzas a flote facilitaron el que un jefe danés llamado Canuto conquistase la totalidad de Inglaterra, proclamándose rey de Dinamarca, Noruega e Inglaterra, si bien, por reyertas entre sus hijos volvería la corona a la legítima rama sajona con Eduardo el Confesor, que reinara hasta 1066, año en que los normandos de Guillermo el Conquistador se harán con el reino.

Aunque esos graves acontecimientos provocaron que, contrariamente a lo sucedido con los reyes carolingios o capetos, hacia 1028 el rey de Inglaterra decidiese disponer de una flota, ordenando la construcción de cerca de cien naves muy similares a las antiguas «naves longas» romanas, ese conjunto, si es que llegó a constituirse, no tendría incidencia alguna en los conflictos del tiempo ni impediría el asalto del citado Guillermo, duque de Normandía, al suelo inglés.

Pero es que, además, Guillermo, en su desembarco en Inglaterra, a cuya corona tenía derecho si se atendía al testamento de Eduardo el Confesor aunque lo rechazaba el pueblo inclinado hacia Harold II descendiente de Canuto, tampoco efectuó su invasión apoyado en un fuerte núcleo naval de verdaderos buques de combate, puesto que las tan traídas y llevadas 400 velas que se dice disponía y que las crónicas nos informan que concentró en Saint Valery en-Caux para acompañar las mil heterogéneas embarcaciones, en tipos y desplazamiento, que pusieron en tierra a sus hombres para lograr la victoria de Hasting, no eran otra cosa que rudimentarios medios de transporte de escaso porte y de nulo valor militar.

Convertidos los duques de Normandía en reyes de Inglaterra no tardaron en sentir la humillación que les producía ser manipulados y peones de la política francesa que pretendía incluir a la Gran Bretaña en su área de influencia. Ese despertar, unido al refuerzo de la autoridad real una vez superados los conflictos provocados por las conocidas investiduras y, también, los enlaces matrimoniales, conducirían a Enrique II Anjou Plantagenet en 1154 a enfrentarse a las ambiciones francesas, al reclamar a Luis VII, tanto el ducado de su



esposa Leonor de Aquitania, que había sido repudiada por el monarca galo, como la herencia de sus padres Matilde y Godofredo de Anjou, lo que implicaba la reclamación como propio de los ducados y condados del Maine, Gasconia, Guyana, Auvernia, Turena y Poitou, el llamado imperio angevino, ambiciones de expansión que Enrique II conjugaría con el sometimiento de Gales e Irlanda en 1171 y de Escocia en 1174, monarca popularmente muy conocido por haber ordenado asesinar en 1155 a su canciller, amigo y asesor el arzobispo de Canterbury, Tomas Becket.

Esa política iba a provocar numerosos conflictos en tiempo de su hijo Juan Sin Tierra que, como se sabe, subió al trono a la muerte de su hermano Ricardo Corazón de León, contra el que se había sublevado, aprovechando la larga estancia de Ricardo en Palestina con la III cruzada.

Como era lógico, los ingleses iban a verse forzados a servirse de la mar a lo largo de dichos conflictos. No obstante, la mar iba a significar para ellos un camino y los buques simples vehículos de transporte de fuerzas más que para dirimir en sus aguas el éxito o el fracaso de las ambiciones de la corona británica.

Según se nos relata, en 1213 las flotas de Juan Sin Tierra, constituidas por buques de Dover y otros puertos del sudoeste de Inglaterra, destruyeron una escuadra francesa en el litoral de los Países Bajos que se aprestaba a desembarcar una fuerza terrestre en Inglaterra. Cuatro años más tarde, un nuevo intento de invasión sería, asimismo, neutralizada por los navíos ingleses, esta vez frente a Calais. Como en la época del Conquistador, los buques solamente desempeñaban la función del transporte de tropas y, como ya dijimos, hasta la aparición y generalización del uso de la artillería el combate naval se reducía a buscar el más fuerte o decidido de los capitanes el costado de una nao adversaria para lanzarse inmediatamente los soldados al abordaje, sirviéndose de las mismas armas y procedimientos de combate que en un enfrentamiento en tierra.

En el caso inglés, los buques solamente se mantenían en aquellas épocas en períodos bélicos y, aun entonces, en muy corto número, ya que se acostumbraba a alquilarlos en tiempo de paz. De ahí que cuando estallaba un conflicto se requisasen barcos de comercio que se agrupaban sobre el núcleo de embarcaciones reales, manteniendo sus dotaciones habituales que se completaban con levadas forzosas, suministrando los mejores navíos y de 57 a 1.200 hombres por un período de quince días, en los que no se computaba el tiempo que se tardaba en la concentración, los puertos de Londres, Dover, Hasting, Hytle, Winchelsea, Rye, Rommey y Sandwich, villas o puertos que por tales servicios recibían en compensación importantes privilegios, esencialmente comerciales. Si las operaciones se prolongaban, el rey podía conservar los buques, pero, en este caso, se veía obligado a costear sus reparaciones, mantenimiento y necesidades de las dotaciones, descargando de ello a los armadores.

Puede extrañar la corta duración de las prestaciones, pero recuérdese que el mayor de los buques de ese tiempo no desplazaba más de 200 a 300 tonela-

das y que en ellos embarcaban, en ciertas ocasiones, centenares de soldados, para quienes no era posible embarcar agua y alimentos como para mantenerlos en la mar algunas semanas.

Por esas razones, a menos de navegar en la proximidad del litoral o de puertos amigos, los buques que se utilizaban no eran adecuados para acciones en puntos alejados de sus bases.

En cuanto al mando, inicialmente en Inglaterra no lo ejercía un marino sino un caballero que embarcaba al frente de sus hombres, aunque asistido por un piloto que, a su vez, era quien mandaba a los marineros y quien dirigía las maniobras y mantenía la derrota. Por otro lado, no se olvide tampoco que un combate naval era tan decisivo como uno terrestre puesto que se combatía a bordo y el resultado podía significar el aniquilamiento de la fuerza enemiga transportada.

Esa organización totalmente feudal regía, asimismo, en Francia, con la diferencia de que los caballeros ingleses tenían en gran honor servir a su rey en la mar, aunque no fueran marinos, mientras que los caballeros franceses despreciaban ese servicio que, en su opinión, les obligaba a mezclarse con la chusma. Habrá que esperar varios siglos para ver a grandes nombres de la aristocracia o relacionados con el poder, tanto en Francia como en España, vinculados a la Marina de Guerra, cuando por el contrario los más orgullosos varones ingleses reivindicaron desde siempre el mando de los buques, criterios, mentalidad y posturas que nos hacen comprender la razón de la posterior gloria y pujanza de la Marina británica, en la que el propio rey daba ejemplo, pues basta recordar cómo Alfredo el Grande ya en el 875, luchó contra los vikingos a bordo de una embarcación o cómo el 24 de junio de 1340, Eduardo III asumió personalmente el mando de las fuerzas navales que vencieron a los franceses en la conocida batalla naval de l'Ecluse, con la que prácticamente se iniciaba la guerra de los Cien Años, fecha que actualmente se considera como la que señala la posesión, por primera vez, por Inglaterra de una flota de combate regular, organizada, estatal y hasta homogénea, algo que otros países tardarán siglos en alcanzar.

Como ya vimos, una novedad técnica que presentó la Marina inglesa en 1338, dos años antes de la batalla de l'Ecluse, fue la utilización de la artillería embarcada. A este respecto, la artillería que montarían los barcos ingleses en aquel encuentro era muy rudimentaria y siempre peligrosa, tanto para los sirvientes de los cañones como para el enemigo, debiendo alcanzarse el siglo XIV para que el cañón inaugure el combate a distancia, distancia modesta que no sobrepasará algunos cientos de metros, pero que modificará decisivamente la táctica naval.

Aunque durante largo tiempo se buscara todavía el abordaje, se intentará llegar a esa última fase del encuentro maniobrando con el fin de someter al enemigo al fuego de la mayoría de las piezas de los buques, por lo que al choque confuso de unidades que provocaba enfrentamientos singulares, los almirantes y capitanes maniobraran con el conjunto de las agrupaciones que manden, con objeto de poder formar unas líneas de batalla y la victoria dejará de

dependen cada vez más del mayor número de soldados embarcados, para ser fruto de la habilidad de aquel que sepa conducir sus buques con mayor rapidez y destreza. Otra novedad que se observará al finalizar la Edad Media se relacionará con el nuevo significado que tendrán los buques de guerra, que dejarán de ser simples transportes o mercantes requisados, pues los cañones embarcados harán ya imposible la transformación en cortos períodos de tiempo de un buque de comercio en otro militar. Asimismo, la aparición de la artillería a bordo de los buques aconsejará modificar las formas de las carenas, arboladuras y velas, asegurándose en la Edad Moderna el triunfo del buque de vela sobre el propulsado a remo, unidades éstas que iniciarán su declive para desaparecer como medios útiles en el siglo XVIII.

Regresando a la batalla de l'Ecluse, ésta fue el punto de arranque de la victoriosa carrera de la Marina inglesa, ofreciéndoles, por el momento, el dominio de las aguas del canal de la Mancha, que, en adelante, no les será nunca arrebatado, asegurándoles, además, la invasión de Francia y la toma de Calais. Con esta plaza y Dover, Inglaterra será dueña durante dos siglos de el paso que lleva el mismo nombre que aquella plaza y, por ello, capaz de controlar todo el tráfico comercial por la vía del mar entre la Europa septentrional y el resto del mundo por entonces conocido o, lo que era lo mismo, el intercambio de productos entre el Mediterráneo y Península Ibérica con el mar del Norte y Báltico, además de ejercer una influencia decisiva sobre las villas del Hansa y Países Bajos. En ello radica la razón de que hasta el siglo XVII el rey de Inglaterra se proclamase soberano de los mares, y que en el Canal y mar del Norte los buques extranjeros debieran arriar velas y saludar a todo navío del rey inglés con el que se cruzasen.

No obstante, todavía el poder político y, por tanto, naval inglés sufrirá ciertos contratiempos. Así, finalizando la guerra de los Cien Años la Gran Bretaña sufrirá, a partir de 1455, una guerra civil, conocida como la guerra de las Dos Rosas, motivada por las apetencias por detentar el poder real tanto la casa reinante de los Lancaster como la de York, lo que representará la última lucha entre el autoritarismo monárquico y la nobleza, situación que, como ya señalamos, aprovechará Carlos VII de Francia para expulsar definitivamente del suelo francés a sus enemigos insulares, excepto de Calais. Pero esa guerra civil, no sólo arruinó su comercio exterior, sino también su actividad interior, resistiéndose su Marina, tanto la de los llamados «cinco puertos» como la del resto del reino, conflicto que finalizará en 1485 con Enrique VII, heredero conjunto de los derechos de ambas casas, monarca que inaugurará la dinastía Tudor con la que el país entrará en la Edad Moderna.

## **Reino de Portugal**

Sin duda alguna puede afirmarse que, en el ámbito naval, Portugal no entró en la historia del comercio marítimo y de los conflictos que tuvieron por escenario principal la mar hasta que se alcanza el siglo XV, causa de que en las

centurias anteriores no aportará nada nuevo al arte naval en sus vertientes táctica, militar y del diseño de los buques.

Constituido en Estado soberano en 1143, con Alfonso Henríquez, consolidará su independencia con la victoria de Aljubarrota sobre los castellanos y reforzará su unidad e identidad nacional bajo el reinado de Juan I a finales del siglo XIV. Sus hombres iban a intentar aprovechar a comienzos del XV su privilegiada posición geográfica de espolón continental, lanzado sobre el Atlántico y casi en contacto con África, para iniciar una expansión marítima y colonial que les conducirá al continente negro y al Atlántico sur antes de incidir en el Índico y Asia.

Será Enrique, el tercer hijo de Juan I, conocido para la posteridad con el sobrenombre del «Navegante», amante de las ciencias, impulsor del comercio marítimo y con inquietudes coloniales quien actuará de motor y guía de la expansión lusitana en el mundo.

Como un profeta que vino a predicar a su pueblo las promesas que encerraban las derrotas oceánicas, desde su refugio en la roca de Sagres, que se adentra en la mar cerca de una milla, allí, a espaldas de la tierra firme, fundó el poblado de Vila do Infante y creó el primer observatorio y la primera escuela portuguesa de náutica, apresurándose a poner su inteligencia, tenacidad y fortuna personal al servicio de su pueblo, estimulándole a dirigir sus pasos y esfuerzos por los caminos de la mar, inicialmente pensando poder alcanzar al enemigo común de la Cristiandad, el Islam, por su retaguardia y, de paso, para confirmar la existencia de metales preciosos y ricas especias de las que hablaban los marinos y mercaderes que habían tenido contacto con las exóticas tierras de Oriente.

Fue así como durante los reinados de Juan I, Eduardo I y Alfonso V, los navegantes y colonizadores lusitanos, después de haber logrado afianzarse en ciertos puntos del litoral marroquí, se lanzaron hacia el Atlántico sur, siendo de todos conocidos sus continuados éxitos que les permitirían poseer en el siglo XVI un extenso imperio.

En 1416 Enrique el Navegante envió a Gonzalo Velho hasta más allá de las Canarias; en 1419 una tormenta arrojó a Gonzalo Zarco hasta la isla de Porto Santo, del grupo de las Madeira; en 1431 el propio Velho arribó a Santa María del archipiélago de las Azores, que desde 1351 figuraba en las cartas de marear; en 1434 Gil Eanes dobla el cabo Bojador, formidable hazaña porque nadie antes que él había osado traspasar aquella barrera de los misterios oceánicos. Más tarde, González Balday llegará hasta el Río de Oro encontrando vestigios de vida humana, quedando así rota la vieja leyenda sobre la inhabilitad de la zona tórrida que muchísimos siglos antes habían establecido Aristóteles y Ptolomeo. En 1441 avistó Nuno Tristán el cabo Arguin, hecho, asimismo, trascendental, puesto que, además de fundarse allí la primera colonia portuguesa en África, se alcanzaba la «terra dos negros» o senegambia. En 1445, Dionis Dias penetrará más al sur, al pasar frente a la desembocadura del río Senegal y avistar Cabo Verde, para en 1482 navegar las naos portuguesas por las aguas del golfo de Guinea.

Pero aún faltaba a Enrique el Navegante animar la última proeza, la de doblar el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, hazaña que llevará a cabo Bartolomé Dias en 1487, veintiséis años después de la muerte del infante, con lo que el perfil atlántico de África había salido de las tinieblas y ensanchado la geografía universal, legando a su pueblo el mérito de nación adelantada en los descubrimientos, pues cuando el infante falleció el 13 de noviembre de 1460, en Sagres, faltaban todavía treintaidós años para que zarparán de la Rábida las tres carabelas con Colón.

Tales navegaciones y descubrimientos con los que Portugal entrará en la Edad Moderna serán continuados si atendemos a las conquistas de Vasco de Gama y de Alburquerque durante el reinado de Manuel I el Afortunado, expediciones que ofrecerán el verdadero apogeo expansionista lusitano a través de la mar y que culminará constituyendo uno de los mayores y más sólidos imperios de la Historia, en el que se integrarán Ceylán, Malasia, Timor, las Molucas, Macao, Diu, Goa y una larga serie de puntos de apoyo en la península arábiga y costas oriental y occidental del continente africano, imperio al que más tarde se añadirá el Brasil.

## DOCUMENTO

Decidido don Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana, a terminar con la ocupación inglesa de la Florida occidental, organizó a mediados de 1780 una expedición con siete navíos y cinco fragatas, y convoy correspondiente de 60 barcos para transporte de cuatro mil hombres que llevaba como objetivo inmediato la conquista de Panzacola.

La suerte que corrió esta escuadra viene descrita en esta curiosa carta autógrafa de don Francisco de Alsedo y Bustamante dirigida a su madre, la marquesa de Villatorre, el día 19 de noviembre de 1780.

Pres. C. de la armada en el Pto de la Masaca a 19 de No-  
viembre de 1780

Madre, y miu familia de mi mayor  
benediccion amo, de salir a la expedici-  
on de Parana, le escribi a uñ no obsta  
re no salir correo para Europa, y con-  
te buello, y toda via he encontrado mi  
carta aqui, huera de le un correo, y assi  
participo a uñ mi llegada a este puerto,  
y nra abor uxas, q<sup>as</sup> han sido grandes, ce-  
lebrado q<sup>ue</sup> un perfecta salud en com-  
pañia de mis queridos hermanos a q<sup>ue</sup>  
el arzo de la zona.

El 16 de pasado salimos de este puer-  
to un comboy de 10 embarcaciones, q<sup>ue</sup> e-  
reortavan 8000 hombres p<sup>ar</sup> la exped.

citada en el todo de 7 navios de linea,  
 y 5 fragatas, una de ellas la mia en la  
 y conduciamos al Sr. D. Bernar-  
 do Salazar, toda la plaza moia del  
 exercito; la Esquadra la mandava el  
 Sr. D. J. P. de S. no: al siguiente dia  
 de una valida me cogió un furioso tem-  
 poral, q<sup>e</sup> duró 4 dias con la misma fuer-  
 za, y no se paró á todos; mi fragata se vio  
 muy apurada, y consukimos dogarnos, p<sup>o</sup>  
 gracias á Dios hemos salido sin darsela  
 dno, ni abeida de consideracion; hemos  
 tardado un mes buscando al Sr. D. y demas  
 buq<sup>o</sup> de la esquadra, y comboy en los pun-  
 tos q<sup>e</sup> nos havian indicado p<sup>o</sup> reunion  
 en un caso semejante, pero a nadie he-  
 mos encontrado, solo si 2 fragatas yngle-  
 sas una de 24 cañones, y otra de 14 á quie-  
 nes encompaña de la fragata Sr. Cecilia  
 y page nos p<sup>o</sup> se nos havian incorp<sup>o</sup>



dados, y di una caza, alcanzamos, y apresamos  
 mos el 11 de el coaxiente; y dicho, y aprensos hi-  
 van de Guayaquil a Nueva York armadas en  
 corso, y mexcoancia, y su carga ascendexá á  
 200000 pesos fuertes, con concos, y todo; por el  
 timo el 11, á las 8 de la mañana dimos  
 fondo en este puerto, y hemos sabido por  
 te de los destosar q.<sup>o</sup> causó el Temporal, y  
 es como sigue: tres navias de guerra, y una  
 fragata, entre ellos el del General total  
 mente desarbolado, y haciendo agua axirui-  
 ron á este puerto, Ocho bucos q.<sup>o</sup> echar parte  
 de la artilleria al agua, y los demas padie-  
 ron mucho en sus cosas, de suerte q.<sup>o</sup> de una  
 bella quadra que traianmos aqui q.<sup>o</sup> mas ha  
 quedado la mitad en estado de servir; del  
 combi, nada sabemos, sino es algunas  
 embarcaciones q.<sup>o</sup> han entrado aqui muy  
 maltratadas, el resto se cree estaxi en cam-  
 peche, menos los q.<sup>o</sup> hayan pericido en el mar

antes el fin trajera de ría, coo edicion; na-  
die ha salido tan bien librado como nos-  
tros pues después de haver lleg. sin ex-  
ria, he mos logrado hacer dos, p. como de con-  
sideracion, y se reparten como es regular  
alq. neste año.

Dirig. a un hombre, y feliz con de-  
sea, y le pide su mas querido hijo q. de cora-  
zon la ama, y ver desea con ansia. Fran. 2.

Alredo, y sus amadores

No deprim de dar mis finas e. p. reiones a  
el "Chargé," no clacediendo, como en mis  
mo a mis tias, y de mas conocidos, se dicen  
ta escasi un mes hace, y incluía carta con  
fio de la de una, pero como no ha sido corre-  
o, tira justam. con esta, y la recibira un  
a un tiempo: ahora aunque no recibira un car-  
ta todos los meses no tengo un cuidado, si  
hay mis pocos correos al año.

Concepcion, en un de dar a un finas expresion.

Sa. Mary de Villalobos

## DOCUMENTO

Fragata *Nuestra Señora de la O*, al ancla en el puerto de La Habana, a 19 de noviembre de 1780.

Madre y muy señora mía de mi mayor veneración, antes de salir a la expedición de Panzacola escribí a vuestra merced no obstante no salir correo para Europa, y así he vuelto y todavía he encontrado mi carta aquí; ahora sale un correo y así participo a vuestra merced mi llegada a este puerto y nuestras aventuras que han sido grandes, celebrando goce vuestra merced perfecta salud en compañía de mis queridos hermanos a quienes abrazo de corazón.

El 16 del pasado salimos de este puerto un convoy de 60 embarcaciones que transportaban 4.000 hombres para la expedición citada, escoltado de siete navíos de línea y cinco fragatas, una de ellas la mía, en la que conducíamos al general don Bernardo Gálvez y toda la plana mayor del ejército; la escuadra la mandaba el jefe don Joseph Solano. Al siguiente día de nuestra salida nos pegó un furioso temporal, que duró cuatro días con la misma fuerza, y nos separó a todos; mi fragata se vio muy apurada, y consentimos ahogarnos, pero gracias a Dios hemos salido sin descalabro, ni avería de consideración; hemos andado un mes buscando al General y demás buques de la escuadra y convoy por los puntos que nos habían indicado para reunión en caso semejante, pero a nadie hemos encontrado, sólo si dos fragatas inglesas, una de 24 cañones y otra de 14 a quienes en compañía de la fragata *Santa Cecilia* y paquebote *Pío* que se nos habían incorporado, dimos caza, alcanzamos y apresamos el 14 del corriente; dichas fragatas iban de Jamaica a Nueva York armadas en corso y mercancía, y su carga ascenderá a 200.000 pesos fuertes con cascos y todo; por último, el 17 a las 8 de la mañana dimos fondo en este puerto, y hemos sabido parte de los destrozos que causó el temporal y es como se sigue: tres navíos de guerra y una fragata, entre ellos el del General totalmente desarbolados, y haciendo agua arribaron a este puerto, otro tuvo que echar parte de la artillería al agua, y los demás padecieron mucho en sus cascos, de suerte que de una bella escuadra que teníamos aquí apenas ha quedado la mitad en estado de servir; del convoy nada sabemos aún sino es algunas embarcaciones que han entrado aquí muy maltratadas, el resto se cree estará en Campeche, menos los que hayan perecido en el mar. Este es el fin trágico de nuestra expedición, nadie ha salido tan bien librado como nosotros, pues después de haber llegado sin avería, hemos logrado hacer dos presas de consideración y si se reparten como es regular algo nos tocará.

Dios guarde a vuestra merced los muchos y felices años que desea, y le pide su más humilde hijo que de corazón la ama y ver desea con ansias.

Francisco de Alsedo y Bustamante

No deje vuestra merced de dar mis finas expresiones al señor Marqués y tío Arcediano, como así mismo a mis tías, y demás conocidos. A Vicenta escribí un mes hace, y incluía carta dentro de la de vuestra merced, pero como no ha habido correo, irá juntamente con ésta, y las recibirá vuestra merced a un tiempo. Ahora aunque no reciba vuestra merced carta todos los meses no tenga vuestra merced cuidado, pues hay muy pocos correos al año.

Concepción y Enrile dan a vuestra merced finas expresiones.

Señora Marquesa de Villatorre.

# EL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, MIEMBRO DE LA ACADEMIA BELGO-ESPAÑOLA DE LA HISTORIA

El contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval ha sido nombrado académico de la misma, como reconocimiento institucional a la gran labor realizada en el estudio de las relaciones entre Flandes y España, a través de la magna obra sobre la Gran Armada, cuyos dos primeros tomos ya han sido publicados, estándose a la espera de la publicación del tercero, ya en la imprenta.

El presidente de honor de esta Academia es Manuel Fraga Iribarne, de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, siendo su presidente ejecutivo Luis Cervera Vera, de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y el vicepresidente José Antonio Escudero, de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. El secretario general de la Corporación es Juan Van Halen, senador del Reino.

A las numerosas felicitaciones que el contralmirante González-Aller recibe por tan significado nombramiento, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, con cuya presidencia se honra, une calurosamente la suya propia.

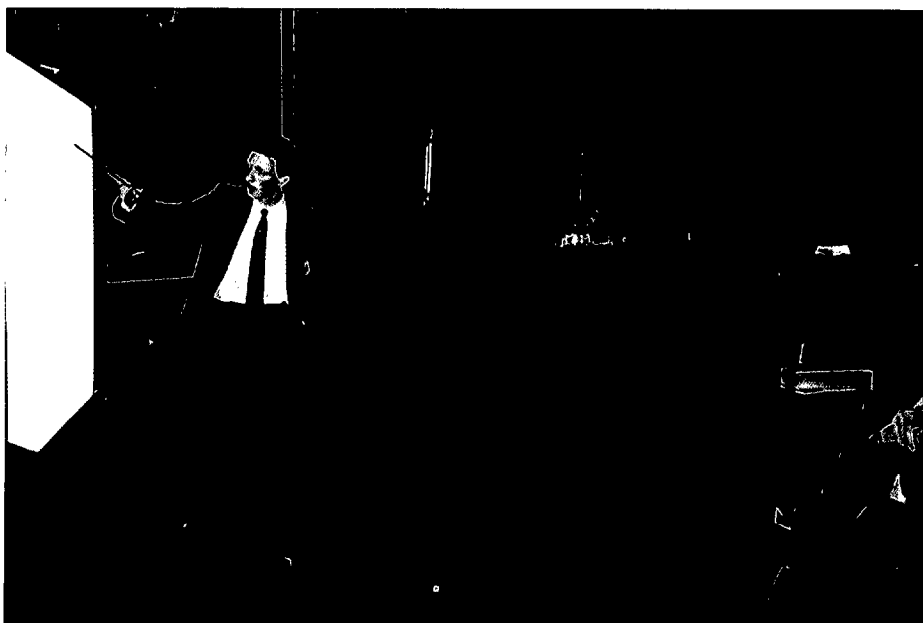
# SEMINARIO, «DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA: LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)»

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, y dentro de sus ciclos de Jornadas de Historia Marítima, se ha celebrado en el Museo Naval el Seminario «Después de la Gran Armada: La Historia Desconocida (1588-16...)» que ha contado con la participación de destacados hispanistas del Reino Unido, Irlanda y Holanda, que junto a especialistas españoles, y a través del ciclo de conferencias programadas, ofrecieron desde ópticas diferentes algunas de las facetas esenciales del conflicto anglo español por el dominio oceánico, así como de sus principales consecuencias.

Abrió el ciclo la doctora Mía Rodríguez Salgado, profesora del Departamento de Historia Internacional de la universidad de Londres, que disertó sobre «La política de Felipe II durante la crisis de 1588-90», cerrando el seminario la intervención del coronel auditor e historiador naval José Cervera Pery, cuyo tema fue «Agotamiento y decadencia del dominio atlántico».

Pronunciaron también documentadas conferencias, dentro de la programación general del ciclo, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima «Los refugiados ingleses y un proyecto inédito para la invasión de Inglaterra. 1594-1596», la doctora Micheline Kerney, profesora de la universidad de Dublín «La expe-





dición española a Irlanda en 1601», el teniente coronel de Sanidad Militar e historiador naval Manuel Gracia Rivas «La campaña de Bretaña 1590-1603 y sus implicaciones», el doctor Simón Adams, profesor de Historia de la universidad de Stratchlyde «La estrategia inglesa en la década de los noventa», el doctor Francisco de Solano, profesor del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas «La carrera de Indias des-



pués de 1588» y el doctor J. C. A. Schokkembroek, director del Scheepvaartmuseum de Amsterdam, cuyo tema fue «Los efectos de la campaña de 1588 en la sociedad holandesa».

Las conferencias fueron seguidas con el mayor interés, tanto por parte de los numerosos inscritos en el seminario como por el resto de los asistentes entre los que se encontraban personalidades relacionadas con el mundo de la Historia, académicos y autoridades navales.

La apertura del ciclo estuvo a cargo del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante José Ignacio González-Aller, quien destacó cómo el mar había sido foco de máxima atención, tanto para Inglaterra como para España, a lo largo de todo el siglo XVI y buena parte del XVII, con una guerra comercial marítima que al final habría terminado en tablas por el desgaste de los contendientes.

El vicealmirante Antón Pérez-Pardo, jefe de la Jurisdicción Central de Marina, clausuró el Seminario en nombre del almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, procediéndose a continuación a la adjudicación de los correspondientes diplomas a los asistentes.

L. C. P.

# EL CORONEL AUDITOR JOSÉ CERVERA PERY PREMIO «MARQUÉS DE SANTA CRUZ DE MARCENADO»

Un jurado compuesto por quince miembros, presidido por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, teniente general José Rodrigo Rodrigo, e integrado por los directores de las Escuelas de Estado Mayor de los tres Ejércitos, directores de los Servicios Históricos y Museos de Tierra, Mar y Aire, y personalidades de las Reales Academias de la Historia, Jurisprudencia y Legislación y Ciencias Morales y Políticas, así como miembros de la universidad, ha concedido el premio «Marqués de Santa Cruz de Marcenado», la más alta distinción con la que el Ministerio de Defensa premia una labor cultural, al coronel auditor e historiador naval José Cervera Pery, actual director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

El premio, de carácter cuatrienal, se otorga desde su creación en el año 1986 para «recompensar al militar que de modo sobresaliente y cumpliendo eficazmente su servicio, haya cultivado a lo largo de su vida las ciencias o las artes militares, la aplicación militar de las civiles y se distinga en la difusión de la cultura militar, o haya contribuido relevantemente (como en este caso) al engrandecimiento de la cultura e historia militar».

El coronel Cervera Pery es autor de una historia naval de la que lleva publicada cinco tomos («El poder naval en los Reinos Hispánicos», «La estrategia naval del Imperio», «La Marina de la Ilustración», «Marina y política en la España del siglo XIX» y «Alzamiento y Revolución en la Marina»), siendo también autor de otros títulos publicados como «La Marina española en Guinea Ecuatorial», «El almirante Cervera: vida y aventura de un marino español», «Don Álvaro de Bazán el gran marino de España», «La guerra naval española 1936-1939», «La Marina Mercante española: Historia y circunstancia», «La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica». También es autor de «OTAN-Pacto de Varsovia; ¿alternativas o exigencias?», «La problemática de la pesca en el nuevo Derecho del Mar» y «El Derecho del Mar: de las bulas papales al convenio de Jamaica».

Articulista y conferenciante en numerosas revistas y foros nacionales e internacionales, el coronel Cervera Pery ha destacado también en la directa elaboración de los Seminarios de Historia Marítima que con asiduidad viene celebrando el Instituto de Historia y Cultura Naval, es profesor de la Sociedad de Estudios Internacionales y secretario-coordinador de los premios «Virgen del Carmen» de la Armada.

La entrega del premio «Marqués de Santa Cruz de Marcenado» tendrá lugar en el curso de un solemne acto en el CESEDEN bajo la presidencia de Su Majestad el Rey.



L. H.

Cuantos hacemos la REVISTA DE HISTORIA NAVAL hemos celebrado la concesión del premio «Marqués de Santa Cruz de Marcenado» a José Cervera Pery como cosa propia, y al felicitarle por tan alta distinción, nos felicitamos igualmente por cuanto a todos nos afecta.

La brillante y dilatada trayectoria cultural de Pepe Cervera alcanza con este premio la justa recompensa a tanta dedicación mantenida, a tanto entusiasmo desplegado en una ingente tarea de proyección histórica, pero también se recompensa — y son frases textuales del decreto — «el carácter ilustre de los militares distinguidos en cualquier especialidad de la cultura castrense, mereciendo que la institución militar perpetúe su nombre de modo oficial, patente y uniforme».

L. H.

# NOTICIAS GENERALES

## CONGRESOS Y SIMPOSIOS

1993-septiembre 6-14. Barcelona (España).

VIII Congreso Internacional de Museos Marítimos.

El Museo Marítimo de Barcelona será en esta ocasión el encargado de organizar el encuentro de directores y conservadores de Museos Marítimos de todo el mundo para intercambiar conocimientos sobre este área museística.

1993-septiembre 10-13. Mainz, Bonn (Alemania).

12 Congreso Internacional IMCOS.

Organizado por la Sociedad Internacional de coleccionistas y vendedores de mapas tendrá lugar en la fecha indicada junto con dos importantes exposiciones; la primera en Mainz titulada «Mapas de Gutemberg a Sebastián Münster» y otra en Bonn con el título «Mapas de los ríos del corazón de Europa».

1993-noviembre 16-19. Viña del Mar (Chile).

II Congreso de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

Organizado por la Universidad Marítima de Chile se celebrará esta segunda reunión internacional que busca reunir a especialistas en esta disciplina: historiadores y estudiosos de la Historia en general, así como profesionales y altos funcionarios relacionados con la actividad marítima. Para más información dirigirse a: II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Universidad Marítima de Chile, Álvarez, 2138, Viña del Mar. Chile. Teléfono 56-32-670264, 56-32-670148; Fax 56-32-670148.

1994-septiembre 1-4. Praga (Checoslovaquia).

VIII Congreso Internacional de la Sociedad Coronelli.

Organizado por la sociedad mencionada para tratar todos los temas relacionados con la historia y conservación de los globos geográficos. Para más información dirigirse a: Coronelli-Gesellschaft, Dominikanerbastei 2128, A-1010 Vienna, Austria.

## EXPOSICIONES

1993-mayo 20-junio 11. Cartagena (España).

Cartagena siglo XX (1900-1936).

El Centro Cultural Caja Murcia de Cartagena organiza esta exposición

que inicia un ciclo de exposiciones que mostrará los distintos aspectos del desarrollo de Cartagena a través del siglo XX.

1993 julio-septiembre. Santo Domingo de la Calzada (España).

Vida y Peregrinaje en la España Medieval.

El Centro Nacional de Exposiciones del Ministerio de Cultura está organizando esta exposición para conmemorar el Año Jacobeo en el que un conjunto de piezas significativas de los siglos XII y XIII nos acercarán al espíritu y la vida de los peregrinos del camino de Santiago, así como al entorno en el que se desarrolló este importante momento histórico de la Cristiandad.

L. H.

### CONGRESO EN ESTAMBUL DE LA COMISIÓN INTERNACIONAL DE HISTORIA MILITAR

El coronel auditor Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, disertará sobre el tema *La influencia naval en la guerra civil española (1936-1939)*.

Durante los días 19 a 25 de julio próximos, la Comisión Internacional de Historia Militar, con la directa colaboración de la Turkish Commission of Military History, ha programado en Estambul el coloquio correspondiente a 1993 bajo el título genérico de «Europa en el paréntesis entre las dos guerras mundiales y los conflictos internos que en ella se produjeron».

En dicho coloquio, que reúne a los más prestigiosos especialistas e historiadores mundiales (Argentina, Austria, Australia, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Gran Bretaña, Grecia, Hungría, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Corea, Líbano, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Rusia, España, Suecia, Suiza, Holanda, Turquía y Estados Unidos) desarrollarán en la representación española sendas ponencias, el general de Estado Mayor Miguel Alonso Baquer, con el tema *El entorno militar de don Manuel Azaña, presidente de la Segunda República*, y el coronel Auditor José Cervera Pery, que expondrá *La influencia naval en la guerra civil española (1936-1939)*.

El comité directivo para el coloquio está integrado por el teniente general Erdogan Oznal, presidente de la Comisión turca de Historia Militar (país anfitrión); por el profesor Cornelius M. Schulten, presidente de la Comisión Internacional de Historia Militar; el profesor André Corvisier, presidente honorario de la Comisión Internacional de Historia Militar, y el general Dogan Gures, comandante en jefe de las Fuerzas Armadas turcas. La sesión 11<sup>a</sup> del coloquio, que es en la que intervienen los historiadores españoles, estará presidida por el teniente general Vitos, de las Fuerzas Armadas de Grecia, completando el ciclo las intervenciones del profesor Quatrefages, de Francia (*Comentarios sobre la guerra de España*) y el doctor Harahan, de

Estados Unidos (*Historia comparada del control de armamentos desde la primera guerra mundial hasta la Era Contemporánea*).

El coloquio de Estambul es un nuevo exponente de la ingente labor que realiza la Comisión Internacional de Historia Militar (de la que España forma parte a través de su Comisión española), cuyo Congreso en el año 1992 fue en Turín (Italia), y que ya tiene programado el del próximo año en Varsovia (Polonia).

J. R.

## CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA MARÍTIMA

La Comisión Internacional de Historia Marítima anuncia su próximo Congreso quinquenal, que tendrá lugar en Montreal (Canadá), entre los días 27 de agosto y 3 de septiembre de 1995, en unión con el Congreso de la Comisión Internacional de Ciencias Históricas, del que la citada Comisión Internacional de Historia Marítima forma parte.

El citado Congreso, a cuya asistencia están invitados todos los estudiosos del tema, constituye el más importante encuentro internacional de historiadores marítimos, y las personas que deseen participar en el mismo bajo el tema general de *Puertos, ciudades portuarias y comunidades marítimas*, deberán acompañar a su propuesta una breve sinopsis de no más de una página, en la que se incluirá el título, breve resumen y fuentes que se pretende utilizar. A esta primera página se añadirá otra con la dirección completa del autor y un «curriculum vitae» que incluya las principales publicaciones.

Las propuestas deberán ser presentadas con anterioridad al 31 de octubre de 1993.

## CONCURSO LITERARIO DEL UNITES STATES NAVAL INSTITUTE

El Naval Institute patrocina un concurso literario sobre las Marinas del mundo, con premio a los autores de los tres mejores ensayos en la cuantía de mil, setecientos cincuenta y quinientos dólares. Los trabajos deberán tratar sobre la influencia en la Marina individual o las Marinas regionales, de la estrategia, geografía y cultura, sus cometidos y capacidades y sus relaciones con otras Marinas. Podrán participar en el concurso autores de todas las nacionalidades y la fecha límite para la presentación de trabajos en el Naval Institute es la de 1 de agosto de 1993. Los trabajos premiados serán publicados en la revista *Proceedings*, correspondiente al número de marzo de 1994.

## LAS «AULAS DEL MAR» DE CARTAGENA ALCANZAN SU NOVENA EDICIÓN.

Organizadas por la universidad de Murcia, con la colaboración de importantes estamentos oficiales como la Escuela de Guerra Naval, la Dirección

General de la Marina Mercante y el Instituto de Historia y Cultura Naval, las Aulas del Mar celebrarán su novena edición en Cartagena entre los días 6 a 24 de septiembre próximo, con un total de once seminarios de la más variada temática marítima, tanto en su aspecto científico, biológico y arqueológico, como histórico, y serán dirigidos y coordinados por prestigiosos especialistas de talante nacional.

El seminario correspondiente a la «política marítima» desarrollará el tema *La influencia naval en la Historia: La Marina ilustrada del siglo XVIII*, y será dirigida por el coronel auditor y miembro de la Real Academia de la Historia, José Cervera Pery, con la coordinación del doctor Juan Andreo García, del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y América de la universidad de Murcia, y entre los títulos de las conferencias a impartir figurarán las siguientes: *La España de las luces*; *Las constantes navales del resurgir borbónico*; *La infraestructura naval del siglo*; *La Marina ultramarina del dieciocho*; *Malaspina y las expediciones científicas*; *La Sanidad naval en el siglo XVIII*; *El baylío Valdés y las reformas de la Armada*, y *La construcción naval en Cartagena en el siglo XVIII*.

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

## **La colección de cartas, planos y estampas de la Biblioteca Nacional de Grecia**

La Biblioteca Nacional de Grecia, heredera directa de la primera biblioteca del Estado, fue fundada en 1829 por el gobernador Jean Capodistrias y fue denominada sucesivamente Biblioteca Pública y Biblioteca Nacional. En 1834 la biblioteca es trasladada desde la isla Egina a Atenas, la nueva capital del país. En 1903 amplía sus fondos con los de la Biblioteca Universitaria y ocupa su actual emplazamiento en un gran edificio de mármol, obra maestra de los arquitectos Hansen y Ziller. La biblioteca ha ido aumentando sus fondos gracias a los legados del rey de las dos Sicilias, del rey de Francia, emperador de Austria, reyes de Grecia, etc., y desde 1943 gracias al depósito legal. Hoy día se guardan en la biblioteca más de 2.000.000 de impresos, de los cuales 2.700 son incunables. La colección de manuscritos conserva 6.000 entre papiros griegos y egipcios, pergaminos y manuscritos iluminados.

En 1985 la Biblioteca Nacional ha comenzado a reorganizar su colección de mapas, planos y estampas, que contiene 4.000 atlas, portulanos y cartas, además de 3.000 grabados. Hay gran cantidad de ediciones de la obra de Strabon, de Ptolomeo, Eratóstenes, Pausanias y demás geógrafos griegos antiguos. Conserva también ediciones de Blaeu, Bordone, Castaldus, Camotio, Coronelli, d'Anville, De Jode, Hogenberg, Delisle, Mercator, Münster, Ortelius, Sanson, Visscher, etc.; así como importantes colecciones de cartas rusas y francesas que representan Grecia, y cartas geológicas, mineralógicas, etc.

La colección de 3.000 grabados de arte, donada por el historiador J. Genadios, es otro de los importantes fondos que atesora este departamento. Además de la sección de mapas y grabados, la Biblioteca Nacional tiene las secciones de: Catalogación, Manuscritos, Publicaciones Periódicas, Conservación y Adquisiciones. El horario al público es de 9,00 a 20,00 horas, y la dirección: Ethniki Bibliothiki, C/ Panepistemiou. ATENAS.

María Luisa MARTÓN NAERÓN

# RECENSIONES

MASSON, Philippe: *La Marine française et la guerre (1939-1945)*. Editorial Tallandier, 1991.

Philippe Masson, jefe de la Sección de Historia del Servicio Histórico de la Marina francesa, doctor en Letras y profesor de Historia de la Escuela Superior de Guerra Naval, es el palmarés de este conocido y prolífico escritor. Entre sus obras más importantes cabe destacar el clásico del poder naval *De la mer et de sa stratégie* (1986); *Histoire de la Marine* (1981-83); *Une guerre totale (1939-45)* (1990); e *Histoire des batailles navales* (1983); fue coordinador de la gran obra *La Mer* (1982).

En estas páginas, el autor nos relata, con dolor, el drama de la Marina francesa, bien dotada y adiestrada que, sin embargo, no tuvo el papel fundamental que su fortaleza hacía presumir a lo largo de la guerra, víctima, sobre todo, de la política del momento y, ¿porqué no?, de la obediencia ciega, que sus jefes tuvieron al alto mando de Vichy, aun en contra de otras profundas convicciones.

Los capítulos en que se estructura el libro son los siguientes: I. Une belle marine; II. Drôle de guerre et armistice; III. La genèse de Catapult; IV. Mers el Kebir; V. Lendemain de Mers el Kebir; VI. Dakar; VII. A l'Heure des hésitations; VIII. Faire la différence; IX. Marine et collaboration; X. L'échec du grand dessein; XI. De Torch au sabotage; XII. Le dernier acte. Conclusión. Completan la obra nueve anexos, las notas a los capítulos y la bibliografía.

Navegan por estas páginas la hermosa y potente herramienta creada por el ministro de Marina Georges Leygues y su hombre de Gabinete, el futuro almirante Darlan y los jefes de E. M. Salaün, Violette y Durand Viel. Recordemos que en estos años previos a la guerra había en el almirantazgo, además de los citados, hombres de la talla de Laborde, Castex, Esteva o Abrial. Son nombres ya míticos: *Strasbourg*, *Jean Bart*, *Duquesne*, *Suffren*, *Algerie*, *Mogador*, *Casablanca*... La Marina tuvo que aceptar el armisticio en 1940 y ver cómo sus barcos eran bombardeados por sus antiguos aliados ingleses, las oscurísimas razones de Churchill, en Mers el Kebir y en Dakar, situación que hizo tanto daño que propició la colaboración e incluso hubo partidarios de entrar en guerra a favor del eje. A partir de entonces, la Marina queda dividida, ya había aparecido la Francia libre representada por De Gaulle, y el triste final del autohundimiento en Tolón antes de que la flota cayese en poder de Hitler.

Un texto lúcido, humano, con claras y precisas referencias técnicas y que también busca las convicciones y las explicaciones humanas al porqué la Flota no pasó a Inglaterra en junio de 1940 para continuar la guerra, su escasa participación en la Marina mandada por el almirante Muselier en Londres, y el comportamiento ante los desembarcos en África el año 1942. De lectura imprescindible para los que quieran profundizar en las claves de la segunda guerra mundial en el frente naval europeo.

SAN PÍO, María Pilar de: *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste*. Editorial Mapfre. Julio 1992, 320 págs.

María Pilar de San Pío Aladren es licenciada en Historia del Arte y jefe de Investigación del Museo Naval desde hace largo tiempo. Entre sus obras figuran el *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval* (1979), y en el libro en España, *España y el mar en el siglo de Carlos III*, coordinado por el profesor Dr. don Vicente Palacio Atard, colaboró escribiendo el capítulo 13, *Las expediciones científicas*.

El libro que estamos reseñando forma parte de la colección «Mar y América», dirigida por el contralmirante Bordejé y Morencos, de la Editorial Mapfre, que tantos éxitos se ha apuntado con la creación de las «Colecciones Mapfre 1992». Como su título indica, el tema trata sobre los trabajos y esfuerzos sostenidos por España para conocer con profundidad el mundo que los descubrimientos habían puesto en su poder. Todo ello gracias al desarrollo intelectual alcanzado por los marinos ilustrados de entonces, estudiosos de todas las modernas disciplinas científico-náuticas y de los nuevos medios de medición. Nuestros viajeros acumularon informaciones importantes sobre la cultura que observaban, la geografía, el clima, los minerales y un largo etcétera, que, en su mayoría, descansan desde entonces en las estanterías de los archivos, esperando que investigadores, como María Pilar de San Pío, nos los descubriesen en una obra globalizadora como ésta, y es sabido que para sintetizar correctamente es necesario conocer mucho. Investigación profunda y minuciosa y prosa clara y sencilla son indudables méritos de la autora.

El libro está estructurado en una muy interesante introducción con los siguientes apartados: Antecedentes históricos. Expediciones promovidas por Cortes. Expediciones del virrey Antonio de Mendoza. Los galeones de Manila: virreinato de Luis de Velasco. Expedición de Sebastián Vizcaíno. Otras expediciones del siglo XVII.

Los capítulos son estos: I. El renacer de las expediciones en el siglo XVIII; II. Las expediciones científicas españolas del siglo XVIII; III. El paso del Noroeste; IV. La colonización de Alta California; V. Las expediciones del virrey Bucarelli; VI. Las expediciones de Esteban Martínez; VII. Expedición de Salvador Fidalgo y primeras exploraciones del estrecho de Juan de Fuca; VIII. Expedición Malaspina; IX. Expedición de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés. Expedición de Jacinto Caamaño; X. La expedición de límites del norte de California. La expedición de Martínez y Zayas; XI. Conclusiones. Completan la obra cinco apéndices titulados. Introducción a la bibliografía, bibliografía comentada, fuentes primarias, índice toponímico e índice onomástico.

Esta historia del Pacífico, océano descubierto por Balboa en 1513, termina con el acuerdo hispano-inglés de retirada de la célebre bahía de Nutka en 1795, último intento de dominio en lo que fue un lago español.

Antonio DE LA VEGA



DOBARGANES MERODIO, Quintín: *De galopín a académico*. Ingrasa. Cádiz, 1992.

Siempre ha sido el buque-escuela de la Armada española *Juan Sebastián de Elcano* fuente directa de inspiración para quienes desde diferentes grados de vinculación, han mandado la nave, pisado su cubierta o aferrado sus velas. La copiosa literatura, nacida en torno a sus emocionantes singladuras, han dejado el testimonio vivo y permanente de unas señas de identidad, bien conocidas y admiradas dentro y fuera de la Armada.

La obra que reseñamos no podía sustraerse a tal adición, pues su autor, marinero escribiente primero y suboficial después, realizó dilatados períodos de embarque en el bergantín-goleta; dio con él tres veces la vuelta al mundo y navegó muchísimas miles de millas, recogiendo en cuadernos de urgencia sus vivencias y experiencias testimoniales.

*De galopín a académico* es un libro autobiográfico, y su autor, el comandante retirado del Cuerpo de Oficinas y Archivos de la Armada, hace gala de ello. Pero es una biografía íntimamente ligada al mar y a la Marina, institución a la que sirvió con vocación y mérito. El ejemplo de una vida, en la que hay mucho que contar y no poco que aprender.

J. C. P.

