

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 134

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 134

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* José María Mora y Cayetano, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, Departamento de Historia; Ricardo Martínez-Cabañas Español, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R), consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución:

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2016.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-40067-X (edición en papel).
ISSN: 2530-0873 (edición en línea).
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL	7
<i>Colbert y Patiño. Dos colosos en las marinas borbónicas</i> , por Enrique Tapias Herrero	9
<i>La Armada en la guerra de África (1859-1860)</i> , por Agustín Ramón Rodríguez González	31
<i>Presencia vasca en la Armada española (II)</i> , por José Andrés Álvaro Ocáriz	51
<i>La inteligencia en la empresa de Inglaterra: lecciones aprendidas</i> , por Jorge Vilas Rodríguez	77
<i>El contencioso diplomático entre España y Rusia por el pago de la escuadra adquirida en 1817</i> , por Alejandro Anca Alamillo	93
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	111
La historia vivida: <i>Los restos de González Hontoria</i> Noticias generales.	
Documento:	119
Recensiones:	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Enrique Tapias Herrero es capitán de navío de la Armada. Licenciado en Historia por la UNED, es asimismo doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla (2015) y máster en Estudios Históricos Comparados por esta misma universidad (2012). Está en posesión de las especialidades de Electrónica y de Análisis de Sistemas y fue profesor en la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA) entre 1978 y 1981. Tapias Herrero pres-
tó servicios especiales entre 1989 y 2003, en contrato con NAMSA —empresa encargada de la gestión de los transportes de la OTAN—, en Luxemburgo, como *Naval Section Chief* y *Head of Material Center* en el *Special Projects Programme*.

Agustín Ramón Rodríguez González es doctor en Historia por la Universidad Complutense y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia. Ha publicado 28 libros sobre historia naval, entre los que destacan: *Política naval de la Restauración, 1875-1898* (1989), *Isaac Peral, historia de una frustración* (1993 y 2007), *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica* (1998), *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII* (2005) y *Victorias por mar de los españoles* (2006, 2007 y 2010). En colaboración con otros autores ha publicado: *Buques de la Armada española a través de la fotografía, 1849-1900* (2001), *La fragata en la Armada española, 500 años de historia* (2003) y *Los submarinos españoles* (2006), aparte de otras colaboraciones menores en una veintena de obras colectivas, entre las que destaca el capítulo dedicado a la guerra naval del 98 en la monumental *Historia de España* de Menéndez Pidal. Ha impartido cursos y conferencias en diversas escuelas de la Armada y es asiduo colaborador de la *Revista General de Marina* y la *Revista de Historia Naval*, entre otras publicaciones, tanto de investigación como divulgativas, que han acogido en sus páginas más de cien de sus trabajos, los cuales le han hecho merecedor en cuatro ocasiones del Premio Virgen del Carmen, de la Armada española; del Almirante Francisco Moreno, otorgado por la *Revista General de Marina*, y del Ángel Ayala, convocado por la Fundación Universitaria San Pablo CEU. Rodríguez González, entre otras distinciones, está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

José Andrés Álvaro Ocariz realizó estudios de Magisterio, con la especialidad de Filología Francesa, y es licenciado en Filología Hispánica. Ha impartido la docencia durante veinticinco años en diversos colegios e institutos de Aragón, Barcelona, Navarra y el País Vasco, y trabajado en el Servicio de Programación, Investigación y Desarrollo Lingüístico de la Dirección General de Política Lingüística y Universidades del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra. Ha sido responsable también de la biblioteca del centro de apoyo al profesorado que el Gobierno de Navarra tiene en Pamplona, y formado parte del Consejo Navarro del Euskera. En la actualidad, es el director general de la asociación cultural Literatura y Sociedad. A su labor docente se suma su trabajo como divulgador cultural, plasmada en varios libros (*Celaya esencial* [2011], *Antonio Tovar. El filólogo que encontró el idioma de la paz* [2012], *Luis Mariano: cien años/cent ans* [2014] y *El Gran Capitán* [2015]), en los premios literarios de cuyos jurados ha formado parte y, en estos últimos años, en las aproximadamente 170 conferencias y recitales poéticos que ha ofrecido a nivel tanto nacional como internacional.

Jorge Vilas Rodríguez es especialista en Inteligencia y experto en Seguridad Energética por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, de la UNED. Actualmente, está cursando el Título de Experto en Análisis de Inteligencia, que oferta el Instituto de Ciencias Forenses y de la Seguridad de la Universidad Autónoma de Madrid. Colaborador externo del Centro de Análisis y Prospectiva de la Guardia Civil, donde ha publicado «El petróleo y la Geopolítica» (Dirección General de la Guardia Civil, Centro de Análisis y Prospectiva, febrero de 2016, http://intranet.bibliotecasgc.bage.es/intranet-tmpl/prog/local_repository/documents/17543.pdf), es asimismo autor de «Inteligencia de Imágenes (IMINT)», artículo aparecido en la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, núm. 852 (Ejército del Aire, Ministerio de Defensa, abril 2016).

Alejandro Anca Alamillo es investigador naval. Autor de más de un centenar de artículos y de una treintena de estudios monográficos, actualmente firma una columna de opinión en el *Diario de Ferrol*. En 2002 recibió el Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt por su libro *El historial de la corbeta Tornado (1862-1940). Viaje a través de la política española del último tercio del siglo XIX y Memorias del Asilo Naval Español*. En 2008 la Armada le condecoró con la Cruz al Mérito Naval, y ese mismo año le fue impuesta la medalla de académico de Ciencias Naturales Rusas. En 2012 fue nombrado doctor *honoris causa* por la Academia Internacional de Historia Natural, y al año siguiente la Armada le otorgó la condición de «marinero reservista voluntario honorífico». Es asimismo coautor de *Los desconocidos precursores españoles de la navegación submarina*, que recibió una mención especial en la última edición de los Premios Virgen del Carmen.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado. Ha desempeñado destinos en mar y tierra. Especialista en instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la ENM, coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969) y jefe de los servicios de máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978), así como director del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en Formación de Profesores (1965), Logística (1993) y Genealogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*. Colaborador de la *Revista General de Marina* —de la que es premio Roger de Lauria con el artículo «*E Pluribus Unum*. Antología de un epistolario inevitable» (1975)—, lo fue también del desaparecido rotativo barcelonés *Noticiero Universal*. A él se debe *Proa. Revista Radiofónica del Mar* (Radio Mallorca, 1960) y es de destacar su intervención en «De la vela al vapor», episodio quinto de la serie *Océanos, hombres, mares*, emitida por el canal público autonómico Televisión de Galicia. José Antonio Ocampo es jefe de redacción de la *Revista de Historia Naval* desde 1994 y consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

NOTA EDITORIAL

ANDANDO, andando, este reloj sin pilas que es el tiempo inexorable nos pone ya en septiembre o, como se diría académicamente, en el tercer trimestre del año. En el intervalo desde nuestra última cita con los lectores de la REVISTA, se han celebrado unas Jornadas de Historia Marítima dedicadas al Subsistema Archivístico en la Armada y los filiales de las antiguas zonas marítimas, que nos hicieron conmocionarnos retrospectivamente con el incendio que en 1976 devoró el edificio colindante con el Panteón de Marinos Ilustres, y que hoy día alberga la Escuela de Suboficiales. Las llamas redujeron a ceniza parte de la documentación donde se plasma la historia de nuestras últimas provincias de ultramar, documentación que, tras el desastre del 98, se había trasladado de Cuba y Filipinas a la Real Isla de León. Nunca lamentaremos lo bastante esta laguna de imposible relleno, que deja a los investigadores sin opción de cotejar con las fuentes originales lo que se publica sobre estos territorios ultramarinos cuando permanecían bajo soberanía española.

Como de pasada diremos que estas jornadas, con sus cinco conferencias, fueron un éxito. Las conferencias de mención fueron estas:

- «Generación de documentación en los buques y dependencias», por el capitán de navío (R) José María Blanco Núñez;
- «El Subsistema Archivístico de la Armada», por doña Carmen Terés Navarro, directora técnica del mismo;
- «El Archivo Histórico General de la Marina», por doña Silvia López Wehrli, directora técnica del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán;
- «El Archivo Histórico del Museo Naval», por doña Pilar del Campo Hernán, directora técnica del mismo;
- «Documentación de la Armada en archivos externos», por don Miguel Ángel de Bunes Ibarra, investigador del CSIC.

Pese a lo denso de la materia tratada, la pericia de los conferenciantes logró hacer amena la exposición y destacar como se merece el esfuerzo que desde hace doscientos años realiza la Armada en materia de conservación, catalogación, recopilación y protección de nuestro patrimonio documental, tarea de la que fueron artífices ilustres marinos historiadores (Vargas Ponce, Fernández de Navarrete, Sanz de Barutell o Fernández Duro), el fruto de cuya dedicación es hoy fuente de obligada consulta para los investigadores navales, quienes gracias a ella ven facilitada sobremanera su labor.

Recordemos que el primer reglamento del Archivo del Ministerio de Marina data de 1885 y que constituye una de las primeras regulaciones en su género. Añadamos, en fin, que los archivos en cuestión (el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, el Archivo del Museo Naval y los archivos periféricos), cuyas puertas están abiertas a cualquier investigador, acogen en sus estanterías más de cincuenta kilómetros lineales de colecciones y documentos.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1900)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA. LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado). *MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998 *LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998. *VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO* (EN PRENSA)
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA EN FILIPINAS.*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA.*
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA.*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.*
- 71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA*
- 72.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN.*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

COLBERT Y PATIÑO: DOS COLOSOS EN LAS MARINAS BORBÓNICAS

Enrique TAPIAS HERRERO
Capitán de Navío (R)
Doctor en Historia

Quiconque est maître de la mer, a un grand pouvoir sur la terre.
RICHELIEU

Resumen

Este es un estudio de historia comparada sobre dos personajes relevantes de las Marinas francesa y española en tiempos de Luis XIV y su nieto Felipe V. Se pretende analizar y comparar sus trabajos, que fueron determinantes para que ambas naciones recuperaran unas Marinas acordes con su importancia. Al mismo tiempo observaremos la repercusión histórica de ambos personajes en la memoria nacional.

Palabras clave: Colbert, Patiño, Luis XIV, Felipe V, Marina de Guerra.

Introducción

DOS han sido las razones principales de elegir a estos destacados personajes para un estudio de historia comparada. En primer lugar, el libro de John Elliott *Richelieu y Olivares* (1), personajes contemporáneos y rivales, figuras políticas primerísimas de Francia y España durante la Guerra de los Treinta Años. Este magnífico trabajo animaba, al estilo de las vidas paralelas de Plutarco, a realizar un estudio similar que confrontase dos figuras de primera fila de una y otra nacionalidad pero no coetáneas, a diferencia de los anteriores. Como quiera que sea, en este trabajo daremos un repaso a un lapso que cubrirá la segunda mitad del XVII y la primera del XVIII, un siglo de historia durante el que la vida de ambos protagonistas se solapará cronológicamente por espacio de algo más de una década. Esta panorámica hará que salte a

(1) ELLIOTT, J.: *Richelieu y Olivares*. Crítica, Barcelona, 1984.

nuestra vista el ascenso de Francia dentro del concierto político europeo, y en cuanto a España, nos permitirá contemplar su prolongada decadencia, que se extendió durante todo el siglo XVII, y la posterior estabilización e incipiente despegue en todos los órdenes. *Jean-Baptiste Colbert* y *José Patiño* serán los personajes que presidirán, en uno y otro lado, estos devenires históricos contrapuestos.

En las escasas biografías o trabajos sobre José Patiño se le menciona a menudo como el «Colbert español». Y es lo cierto que, analizando las personalidades y trayectorias de ambos como figuras destacadas de los reinados de Luis XIV y Felipe V, se advierten innumerables similitudes en sus esfuerzos financieros, administrativos y mercantiles y, principalmente, en su preocupación por crear tanto una Armada como una flota mercante acordes con la grandeza de ambos países.

Algo parecido a lo que ocurría con Richelieu y Olivares en cuanto a la historiografía sobre ambos va a suceder con los nuevos protagonistas. Y así, mientras que la figura de Colbert ha sido objeto numerosas trabajos (2), la de Patiño no ha merecido una atención historiográfica similar. La primera biografía de este último data de 1882, y hasta 1998 no se editará una segunda (3), desatención que la mayoría de los historiadores actuales lamentan por inmerecida. Es cierto que la época de Luis XIV, en la que se suceden las conquistas de ciudades y territorios, parecía demandar una atención editorial acorde con los éxitos y la longevidad del período, y que destacase a las personalidades más relevantes de la época. Por el contrario, las pretensiones de España, concluido el tratado de Utrecht, se limitaban a reimpulsar mercantil y navalmente el reino, situado bajo mínimos, así como reorganizar las finanzas y la Administración. Al respecto es expresivo que la Armada española solo recientemente haya dado el nombre de Patiño a su principal buque logístico, en reconocimiento de su extraordinario trabajo en pro de devolver a España la flota que le correspondía en cuanto potencia europea, en tanto que en Francia hace tiempo que varias de las más importantes unidades de la Marine nationale llevan el nombre de Colbert. Este trabajo pretende equilibrar en una modesta medida la atención dedicada al esfuerzo de ambos próceres en el desarrollo de la Marina de Guerra de sus respectivos países, esfuerzo que va a ser el asunto preferente del presente trabajo, que no por ello descuidará otros interesantes aspectos de sus ministerios.

En este esfuerzo regeneracionista posterior a Utrecht a que aludíamos antes, los dignatarios hispanos se apoyaron en las pautas marcadas por los asesores franceses enviados por Luis XIV en auxilio de su nieto. Muchos de

(2) CLEMENT, P.: *L'histoire de la vie et de l'administration de Colbert, contrôleur général de finances...*, París, 1846; NEYMARCK, A.: *Colbert et son temps*, París, 1877; MONGRÉDIEN, G.: *Colbert 1619-1683*, París, 1963; MURAT, I.: *Colbert*, Fayard, París, 1980; AUBERT, F.: *Colbert. La vertu usurpée*, Perrin, París, 2010.

(3) RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño y Campillo. Reseña histórico-biográfica*, Madrid 1882; PULIDO BUENO, I.: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.

estos hombres habían sido testigos de primera mano de los cambios e innovaciones del período colbertiano y podían sugerir a sus colegas españoles la conveniencia de aplicar en España medidas que habían resultado eficaces en Francia varias décadas atrás.

Si Colbert fue con seguridad la figura principal del gobierno de Luis XIV, Patiño fue sin duda el principal apoyo de Felipe V, lo cual, debido a la proverbial inestabilidad mental del monarca, debió de resultar extraordinariamente complicado para el milanés. En este aspecto, la comparación entre ambos monarcas no resiste un mínimo de equilibrio; y así, mientras que Patiño tuvo que recurrir a menudo a la reina para sacar adelante asuntos urgentes que necesitaban autorización regia, ante las asiduas indisposiciones del rey, en Versalles nunca se dio una situación ni remotamente parecida.

Decía John Elliott en 1985 que la historia comparada era, en aquel momento, una rama de la historiografía más encomiada que practicada, y señalaba que poco antes se había dicho que «la historia comparada no existe realmente todavía como un campo establecido dentro de la Historia, ni siquiera como un método bien definido de estudiar la Historia» (4). Por lo que respecta a España, según comenta Pulido Tirado, la literatura comparada no se desarrolla como tal hasta las dos últimas décadas del siglo xx (5), si bien tal disciplina se encuentra actualmente en pleno auge (6).

Orígenes y formación

Reims, Lyon y París

Jean-Baptiste Colbert nació en Reims, en la región de Champaña, el 29 de agosto de 1619, en el seno de una familia de mercaderes y banqueros. Fue el primogénito de Nicolás Colbert y Marie Pussort, de cuyo matrimonio nacieron trece hijos, de los que solo sobrevivieron nueve, cuatro varones y cinco mujeres. Su padre trabajaba como mercader de paños y comerciante, con negocios dentro y fuera de Francia. Pertenecía a la élite comercial y financiera francesa y frecuentaba la alta sociedad de Reims, la segunda ciudad francesa en importancia lanera tras Amiens, siendo los estambres su producto principal. Las últimas generaciones de los Colbert en la Champaña conocieron la fortuna y varios de sus miembros se hicieron ricos. Su tío abuelo, que se instaló en Troyes, fundó una de las más importantes compañías de negocios del reino y fue el gran protector del clan Colbert (7).

(4) FREDERICKSON, G.M.: «Comparative history», en *The Past before us*, Ithaca-Londres, 1980, p. 459; ELLIOTT, J.: *op. cit.*, p. 16.

(5) PULIDO TIRADO, G.: *La literatura comparada: fundamentación teórica y aplicaciones*. Jaén, 2001, pp. 11-29.

(6) VEGA, M.J., y CARBONELL, N.: *La literatura comparada. Principios y métodos*. Gredos, Madrid, 1998.

(7) AUBERT, F.: *op. cit.*, pp. 23-26.

Cuando nace Jean-Baptiste reina en Francia Luis XIII, que había subido al trono a los nueve años, tras el asesinato de su padre, Enrique IV. Debido a su corta edad, su madre, María de Médicis, asumió la regencia. El gobierno de su favorito, Concini, fue desastroso, y Richelieu, que había participado en su administración como ministro, era decidido partidario de la regente. Luis XIII, tras casarse por obligaciones dinásticas con la española Ana de Austria, se rebela contra el gobierno de su madre en 1617, exiliándola en Blois, y coloca en la dirección del Estado a su favorito, el duque de Luynes, quien resulta ser un mal gobernante. En 1624, Richelieu entra en el Consejo Real, por mediación de la madre del monarca, que había regresado del exilio. Richelieu, cardenal desde 1621, se encontraba en una difícil posición, pues era odiado por Luis XIII y se hallaba enfrentado con la alta nobleza; pese a tal, la influencia de María de Médicis lo convierte en la figura principal del gobierno francés. Gracias a su dirección, Francia iniciará un camino de progreso que será continuado por sus sucesores, Mazarino y Colbert (8). Ambos lo tuvieron por uno de sus modelos de gobernante, y de él tomarán muchos de los proyectos clave en su carrera política, que no serán sino meras continuaciones de las políticas del cardenal. La atención de Luis XIII, a partir de 1631, estará absorbida por la Guerra de los Treinta Años. Tras la muerte de su padre, la guerra contra España había sido aplazada una y otra vez, pero la mejora de la situación francesa lograda por Richelieu agudizó las tensiones franco-españolas. Durante varios años, los dos países mantuvieron una suerte de microguerra fría, hasta que en 1635 Francia declaraba abiertamente la guerra a España.

Hasta 1634, Jean-Baptiste estudia con los jesuitas de Reims, donde adquiere una cultura general, aunque no parece que se destacara como alumno. Pero, a causa de los problemas financieros de su padre, debe dejar sus estudios a los dieciséis años, sin haber obtenido el diploma escolar. Se desplaza a Lyon para comenzar su aprendizaje en el mundo de los negocios, y allí realiza un curso financiero y de banca con el comerciante y banquero Mascranny, quien mantenía relaciones comerciales con su tío abuelo Oudard Colbert. De Lyon pasa a París, donde trabaja durante dos años como pasante del notario Chapelain. Un nuevo empleo lo sitúa con Biterne, que era procurador en el Châtelet (9). Su siguiente trabajo tendrá una influencia determinante en su carrera política pues, contratado por Sabatier, tesorero general de las Parties cassuelles, se sumerge en la contabilidad y el mundo financiero. Allí conoce a su futuro colaborador Charles Perrault (10).

(8) En el caso de Colbert, no de manera absoluta, a diferencia de los anteriores.

(9) MURAT, I.: *op. cit.*

(10) AUBERT, F.: *op. cit.*, pp. 28-30. Perrault, más conocido por ser autor de algunos de los más conocidos cuentos infantiles: *Pulgarcito*, *El gato con botas*, *Cenicienta*, *La bella durmiente*, *Caperucita Roja*, etc., será su principal colaborador en la Superintendencia de Construcciones.

Milán y Roma

Por lo que respecta a José Patiño, nació casi medio siglo más tarde, en Milán, el 11 de abril de 1666 (11). Su padre era Lucas Patiño, marqués de Castelar, miembro del Consejo Secreto de Su Majestad en Milán y veedor del ejército destacado en el norte de Italia. Su madre fue doña Beatriz Rosales y Facini, hija de los condes de Baylate. La familia, de ascendencia gallega, se había establecido en Italia a fines del siglo XVI, y por ambas líneas de sucesión procedía de linajes de militares y altos funcionarios al servicio de la Corona. El hermano mayor, Baltasar, que heredó el marquesado de su padre, fue general en el ejército de Felipe V en la Guerra de Sucesión, y luego, intendente de Aragón, ministro de la Guerra y diplomático, mientras que su hermano menor, Diego, siguió la carrera eclesiástica, llegando a ser canónigo de la catedral de Milán (12).

Como era frecuente en los segundones de las familias nobles, José mostró inclinación hacia la vida religiosa, mientras que a su hermano mayor se le preparaba para suceder a su padre en la dirección de la casa de los Patiño. Al igual que Colbert, comenzó su educación con los jesuitas, aunque en su caso, al tener pensado dedicar su vida a Dios, ingresó en el noviciado que la orden tenía en Milán. Más tarde, en 1684, completaría sus estudios en la Curia Generalicia de la compañía en Roma, donde pasó varios años antes de abandonar de forma inesperada sus estudios religiosos. No se sabe el motivo de esta decisión, pero poco antes había tenido varios enfrentamientos con su tutor, el padre Tirso González, y con varios compañeros. Regresó entonces a su casa de Milán y dedicó su tiempo a estudiar derecho civil (13).

Cuando nació Patiño reinaba en España, a título de regente, Mariana de Austria, madre de Carlos II de Habsburgo, hijo y heredero de Felipe IV, que accedería al trono en 1675, cuando alcanzó la mayoría de edad. Su sobrenombre, «el Hechizado», le vino de su desarrollo raquítrico y enfermizo, al que se añadió una esterilidad que acarreó un grave conflicto sucesorio, al morir sin descendencia y extinguirse así la rama española de los Austria, fruto todo ello de los sucesivos matrimonios consanguíneos en el seno de la familia real. Durante su reinado se alcanzaron varios acuerdos internacionales muy perjudiciales para España. En 1667 se firmó un tratado comercial con Inglaterra que resultó funesto; un año más tarde, por el tratado de Aquisgrán, España recuperaba el Franco Condado, pero a cambio cedía varias plazas flamencas, a la vez que reconocía la independencia de Portugal y sus colonias; finalmente, por el tratado de Madrid perdía Jamaica en beneficio de Inglaterra. Ese mismo año, la invasión de los Países Bajos españoles por las tropas de Luis XIV daba inicio a

(11) Varios autores discrepan de la fecha de nacimiento. Se ha tomado la de RODRÍGUEZ VILLA, A.: *op. cit.*

(12) PULIDO BUENO, I.: *op. cit.*, pp. 14-17; PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*, IHCN, Madrid, 2006, pp. 27-29.

(13) *Ibíd.*, p. 31.

la Guerra de Devolución entre España y Francia, so pretexto de que la dote de su esposa, María Teresa, tasada en medio millón de escudos de oro, no había sido satisfecha (14), cuando lo cierto era que el monarca francés se limitaba a continuar la política de Richelieu de alejar de París la frontera del reino. España no tenía medios para resistir por sí sola, por lo que confiaba en la ayuda internacional. Holanda, Inglaterra y Suecia, que no veían con buenos ojos la expansión francesa, formaron la Triple Alianza, nórdica y protestante, y Luis XIV prefirió pactar. España continuaba su decadencia como gran potencia.

En 1689, el embajador francés comentaba a Luis XIV que en España era necesario cambiarlo todo. Al año siguiente, un informe del gobierno afirmaba que no había ni armada ni ejército suficientes para la defensa del país. Sin embargo, en los ochenta algo había mejorado: aumento de población, ausencia de peste, baja inflación, una carga impositiva que se había mantenido en niveles tolerables y moneda estable; además, el comercio aumentaba en los principales puertos (15).

Inicios de sus respectivas carreras y acceso al poder

La Fronda, Mazarino y Fouquet

Encontrándose en París, Colbert pasa al servicio de su tío Jean-Baptiste Colbert de Saint-Pouange, intendente del ejército y jefe del departamento de guerra, cuyo secretario de Estado era Sublet des Noyers. Aquí comienza Jean-Baptiste una modesta carrera administrativa bajo el gobierno de Richelieu, encargándose del aprovisionamiento de subsistencias para el ejército. En 1640, con veintinueve años, su padre emplea sus relaciones y fortuna para comprarle el cargo de comisario ordinario de guerra (16), por el que pagó 5.000 libras. Este puesto le permitía participar en las inspecciones de las tropas, lo que le dio cierta notoriedad.

En 1642 falleció Richelieu, y un año más tarde, Luis XIII. Ana de Austria designó sucesor a Mazarino, por consejo del propio cardenal. El nuevo primer ministro, siciliano de nacimiento, forma de inmediato su equipo de gobierno designando nuevo secretario de Estado de Guerra a Michel Le Tellier, quien a su vez nombra a su cuñado Jean-Baptiste Colbert de Saint-Pouange jefe de su departamento de guerra. Por recomendación de su tío, Jean-Baptiste fue contratado en 1645 como secretario privado de Le Tellier. Este fue un gran paso en su carrera. Colbert se muestra extremadamente agradecido y leal a Le Tellier y a Mazarino, artífices de su promoción administrativa; sin embargo,

(14) El pago de la dote llevaba consigo la renuncia a sus derechos sucesorios al trono de España.

(15) KAMEN, H.: *Felipe V. El Rey que reinó dos veces*. Temas de Hoy, Madrid, 2000, pp. 31-51.

(16) En Francia, la venalidad de cargos era muy superior a la que se daba en España.

no los tendría como modelos a seguir, a diferencia de su admirado Richelieu. Dos años más tarde, Le Tellier le adjudica la fortuna de su tío Nicolas Pussort, señor de Cernay, que se había pasado al enemigo. Ya con una posición económica importante, el 13 de diciembre de 1648 se casó con Marie Charron, hija de un miembro del Consejo Real, que aportó una dote de 100.000 libras, mientras que Colbert aportaba 50.000. La ceremonia se celebró en la iglesia de San Eustaquio, su parroquia, donde finalmente se instalaría su mausoleo.

En 1648, además de la bancarrota (17), se van a dar dos acontecimientos importantes en la historia de Francia: La paz de Westfalia y el inicio de la Fronda. Westfalia significaba el final de la Guerra de los Treinta Años, que encumbraría a Francia a una posición dominante en Europa tras ampliar sus dominios notablemente. La Fronda fue un movimiento revolucionario, auspiciado por el Parlamento de París, contra la regente, Ana de Austria, y su primer ministro, el cardenal Mazarino, debido a la crisis económica y a los altos impuestos,

necesarios según el cardenal para sostener la guerra. Durante cuatro años, sobre la población se abatieron hambrunas que forzaron las revueltas, apoyadas por la nobleza. Cuando Mazarino sea desterrado a Alemania, Colbert actuará como enlace entre Le Tellier y el cardenal, dando muestra de su lealtad, eficacia y gran capacidad de trabajo. Mazarino le nombra, entonces, su intendente privado, confiándole la gestión de su fortuna, que era de las mayores del reino. En su nuevo trabajo, lo primero que hizo Jean-Baptiste fue poner orden en un presupuesto confuso y embrollado, ya que, como les había ocurrido a muchos ministros anteriores, el cardenal era proclive a confundir sus fondos con los del Estado. Mientras, desde París, se defendía de los enemigos del cardenal exiliado, a los que plantaba cara.

Finaliza la Fronda con la derrota de la nobleza y la entrada triunfal en París del nuevo rey, Luis XIV, en octubre de 1652. Meses más tarde, el monarca



Mausoleo Colbert

(17) CLEMENT, P.: *op. cit.*, p. 6

permite el regreso definitivo y glorioso de Mazarino, que continúa su gobierno hasta que fallece, en 1661. El cardenal permanecerá hasta el último momento idolatrado por el rey, que era su ahijado, y por Ana de Austria, la antigua regente, a la que señalaban como su amante. Oficialmente, Colbert se convierte en intendente de Mazarino en octubre de 1653. Al siciliano le parece bien que Jean-Baptiste realice sus negocios mientras lleve los suyos con eficacia y astucia. El de Reims muestra pronto su ambición solicitando cargos y prebendas para él y su familia, pero su mayor regalo fueron las palabras pronunciadas por Mazarino a Luis XIV en su lecho de muerte: «Sire: Je vous dois tout, mais je crois m'acquitter en quelque manière en vous laissant Colbert» (18). Ya moribundo, exhorta al rey a reducir los impuestos para aliviar la miseria del pueblo. Le advierte sobre la administración de Fouquet, al que había nombrado superintendente de finanzas y que ahora consideraba debía ser vigilado. Fouquet pasa de ser amigo a competidor y enemigo del *champenois*, al que, de acuerdo con el rey, apresará y condenará a morir en la cárcel. En este proceso, Colbert, en defensa propia y de su jefe, Mazarino, hará desaparecer documentos comprometedores que servirían de defensa al ajusticiado.

Una vez que Luis XIV regresa a París tras asistir al entierro de Mazarino, convoca a sus ministros y secretarios de Estado y les informa de que, a partir de ese momento, toma las riendas del gobierno, sin perjuicio de solicitar su consejo si fuera necesario. A partir de entonces, el rey se reunía a diario con Fouquet, Le Tellier —que llevaba más de veinte años en su puesto de la Secretaría de Guerra— y Lionne —que se encargaba de los asuntos exteriores—. A este consejo se le llamaba Conseil d'en haut. En 1661, tras la recomendación de Mazarino, el rey nombró a Colbert segundo intendente de finanzas con Fouquet, con la idea de supervisar a este, que era una de las mayores fortunas del reino. Jean-Baptiste aprovecharía la mínima ocasión para atacar a Fouquet, y en el primer Consejo de Estado y Finanzas en que participa manifiesta de forma sorprendente el lamentable estado de las manufacturas, el comercio y la navegación, sectores que necesitaban manifiestamente un impulso renovador y para los que sugiere tomar diversas medidas correctivas. Colbert daba sus primeros pasos reformadores.

Patiño ingresa en la Administración

Finalizada su estancia romana, Patiño conoce en Milán al marqués de Leganés, que era muy amigo de la familia Patiño y tenía a su cargo el ejército de Lombardía. El marqués necesitaba enviar un emisario a España para tratar varios asuntos de negocios con el cardenal Portocarrero, quien actuaba como regente en tanto llegaba Felipe V, y pensó en José, que tenía un trato agradable y desenvuelto. Patiño no pudo ver al cardenal, y poco después de su regre-

(18) BAILLY, A.: *Mazarino*. Espasa Calpe, Madrid, 1969, p. 213.

so fue nombrado «capitán de justicia del Finale», el cual era un marquesado situado en el golfo de Génova que permitía la salida al mar desde el Milanesado (19). José permaneció en este destino hasta que la guarnición española evacuó la plaza y todo aquel estado (20).

En 1702, un año después de su llegada a España, Felipe V decide visitar sus territorios italianos y en junio llega a la playa del Finale, donde conoce a los hermanos Patiño. El nuevo rey padecía depresiones desde hacía un año, y en su viaje por Nápoles y Milán sufrió recaídas, hasta el punto de que tuvieron que escribirle las cartas que remitía a su abuelo. Sin embargo, su apatía y falta de puntualidad iniciales cambiaban radicalmente cuando se le presentaba la ocasión de ponerse al frente de sus tropas pues, al igual que su bisabuelo Luis XIII, tenía un verdadero entusiasmo por la guerra, y durante el conflicto bélico fue un rey activo y consciente. En realidad, le faltaba experiencia, pero no ideas ni voluntad de trabajo (21).

Cuando, a finales de año, regresa el rey a Madrid, las aguas en la corte se encontraban revueltas, pues los asesores franceses que habían llegado con el monarca mostraban una actitud prepotente que molestaba a los miembros del Consejo de Castilla. Además, estos no estaban de acuerdo con las reformas financieras de Orry, un experto en la materia que había llegado en 1702 con el mandato de Luis XIV de poner orden en las finanzas (22). Orry incluso proponía recortar los privilegios de los consejeros. El cardenal Portocarrero fue el primer alto personaje en abandonar el Consejo, para retirarse a Toledo, mostrando así su disgusto por el estado de cosas.

José quiere dar el salto a la política en España y, en consecuencia, redacta un informe donde enumera todos los servicios prestados en el marquesado del Finale, con objeto de conseguir un puesto dentro de los consejos de Felipe V. Pero el memorando no tuvo resultado alguno. Su protector inicial, el marqués de Leganés, ya no podía ayudarle, pues había sido detenido en 1705 por participar en una conspiración contra los consejeros franceses y moriría en una cárcel cerca de París en 1711 (23). Sin embargo, Patiño se resarcirá con el apoyo de dos nuevos y poderosos personajes franceses: el mariscal Tessé, nuevo generalísimo del reino, y Michel Amelot, el flamante embajador francés en España, en relevo del cardenal D'Estrées. Uno y otro creían que Patiño podría ayudarles a implantar las reformas que España necesitaba, y no se equivocaban. Patiño no responde al perfil al uso de los altos cargos de la Administración, toda vez que no era doctor en Leyes ni catedrático de Dere-

(19) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, p. 31. Esta salida no era vista con buenos ojos por el gobierno genovés, al entrar en clara competencia con su puerto.

(20) RODRÍGUEZ VILLA, A.: *op. cit.*, p. 12.

(21) KAMEN, H.: *op. cit.*, pp. 22-35.

(22) Pulido Bueno, aceptando la reseña de Walker, sitúa a los hermanos Patiño de regreso a España con Felipe V en 1702, pero Pérez-Turégano considera que esta fecha no es correcta. Según él, vuelve a España en 1706, pues en 1705 había recibido una plaza del Senado de Milán.

(23) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, p. 33.

cho. Pero sus estudios en Roma eran muy valorados, y a lo largo de su carrera mostrará cuán rápidamente asimilaba lo necesario para adaptarse a los nuevos cometidos.

El 23 de septiembre de 1707 recibe el nombramiento de consejero de Órdenes (24). Durante los cuatro años que permanece en este destino conocerá los entresijos procedimentales de los consejos, entrará en contacto con personas bien situadas en la corte, e incluso mantendrá algunos contactos con el mismo soberano. Al mismo tiempo, tendrá ocasión de mostrar su enorme capacidad de trabajo, inteligencia y lealtad, lo que va a catapultarle a responsabilidades más elevadas. De esta forma, el 9 de noviembre de 1711, Felipe V lo nombra intendente de Extremadura y del Ejército de Extremadura y Castilla. La implantación del régimen de intendentes en España era una de las medidas que habían propuesto los consejeros franceses desde principios de siglo para aumentar el control de la Corona sobre las provincias. Venía a ser un nuevo corregidor a nivel provincial, expresivo del designio centralizador de la monarquía borbónica. Su misión principal era controlar las tropas, pero también tenía responsabilidades en temas de finanzas, policía y justicia. Orry trató de implantar los intendentes ya en 1703, para mejorar las finanzas del reino, pero sería finalmente el conde de Bergeyck quien, como nuevo primer ministro, daría la orden en 1711 (25). La figura del intendente, que tan buenos resultados había dado en Francia, era la clave de bóveda de la Administración borbónica. Con Patiño fueron nombrados varios nuevos intendentes, como Campillo, Caballero, Macanaz o Sartine, por lo común en zonas limítrofes como Zamora, León y Salamanca. Su hermano Baltasar fue nombrado intendente de Aragón (26).

El nuevo intendente encontró múltiples problemas administrativos que se arrastraban desde el reinado de los Austria, y se tropezó con retrasos en la percepción de rentas y con abusos de los asentistas y arrendatarios al actuar como mediadores entre los súbditos y la Corona en temas fiscales y de Hacienda. Desgraciadamente, pudo confirmar los informes que se recibían en la corte sobre el caos financiero y militar de la región. En el aspecto militar, los escasos recursos no permitían el abono de salarios regularmente, lo que provocaba desertiones, pillaje y desórdenes de todo tipo. Por ello, le faltó tiempo para sugerir al rey una serie de medidas fiscales y financieras con miras a ordenar y agilizar la Administración (27). Estas sugerencias estaban en línea con las adoptadas por ciertos ministros de Felipe V, por lo que fueron muy bien recibidas en la corte y, finalmente, implantadas el 1 de diciembre de 1711 (28).

(24) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 6406, exp. 177.

(25) KAMEN, H.: «El establecimiento de los intendentes en la administración española», en *Hispania*, núm. 88, 1964, pp. 368-395; IBÁÑEZ MOLINA, M.: «Notas sobre la introducción de los intendentes en España», en *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 9, 1982, pp. 5-27. Bergeyck llegó a España en 1710, después de haber servido en los Países Bajos como ministro de finanzas.

(26) KAMEN, H.: *Felipe V*.

(27) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Guerra, leg. 499.

(28) RODRÍGUEZ VILLA, A.: *op. cit.*, p. 13

Tales medidas resultaron tan eficaces que, al encontrarse en paz la frontera luso-española (29), el rey decidió que Patiño aplicase los mismos métodos en Cataluña, donde se había encontrado una gran resistencia tanto en Barcelona como en otras localidades del principado. Con este fin, fue nombrado superintendente general para el Ejército y Principado de Cataluña el 21 de marzo de 1713.

El desastre contable de la época de Carlos II exigía unificar y poner orden en las finanzas, ámbito en el que el Consejo de Hacienda, hasta principios del siglo XVIII, solo se ocupaba de imponer y recaudar los múltiples impuestos correspondientes a Castilla y León. Los intentos unificadores de Olivares y las reformas fiscales de 1683, 1691 y 1701 van a tomar forma con el consejero francés Orry a partir de 1703, que contará con el apoyo sin restricciones de Melchor de Macanaz y José Patiño. Muchas de las reformas sobre administración y finanzas fueron anuladas en 1715, cuando se expulsó a los consejeros franceses y el monarca restauró el Consejo de Hacienda de 1701 (30). Ratificado el tratado de Utrecht en julio de 1713, los aliados extranjeros retiraron sus fuerzas de Cataluña. A partir de ese momento, la Corona pretendía implantar en territorio catalán el mismo régimen administrativo ya implementado en la mayor parte de España. Para ello no solo trasladó allí a Patiño, sino también al mariscal duque de Berwick, que asumiría el mando del Ejército en Cataluña. En los cuatro años siguientes, como reformas más trascendentes, Patiño creó un catastro para la recaudación de impuestos, suprimió el barcelonés Consell de Cent, reformó de la Tabla de Cambios e implantó una nueva administración territorial (31).

Otra de las misiones encomendadas a Patiño en 1715 como superintendente de Cataluña fue preparar una expedición militar para recuperar la isla de Mallorca, que se encontraba bajo dominio británico. Tras contratar numerosos buques, consiguió embarcar 10.000 hombres, que no tuvieron dificultades para ocupar, el 15 de junio, la isla, de cuyo gobierno se hizo cargo Patiño. Con la llegada de la nueva reina, Isabel de Farnesio, varios consejeros franceses son despedidos —entre ellos Orry— y se da entrada a un grupo de italianos mandados por el abad Alberoni, que pasa a ser el hombre fuerte. Alberoni actuó de hecho como primer ministro desde 1715, pero chocaba con los consejos, que se habían impuesto de nuevo. En 1714 se crean las secretarías de Marina e Indias, Guerra, Estado y Justicia, y Hacienda, cuyo poder sobrepasaba al de los consejos. A través de los nuevos secretarios, Alberoni tomaba parte en las decisiones y, rodeado de varios italianos como Patiño, mejoró su control sobre el gobierno —si bien este nunca fue absoluto— y la Administración.

(29) En noviembre de 1712 se había alcanzado una tregua con Portugal.

(30) PULIDO BUENO, I.: *op. cit.*, p. 42.

(31) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, p. 35.

Asentados en el gobierno

Colbert, ministro

Con el arresto de Fouquet, Jean-Baptiste Colbert le reemplaza en el Conseil d'en haut en septiembre de 1661. Continuaba en el departamento de finanzas como intendente, pero con categoría de ministro de Estado. Colbert tenía entonces cuarenta y dos años, por lo que era diecinueve años mayor que el rey. Los dos eran grandes trabajadores. Pierre Clement (32), su primer biógrafo, aseguraba que al final de su vida la jornada de trabajo de Colbert comenzaba a las seis de la mañana, tras haber dormido poco, y se prolongaba durante catorce horas (33), parando escasos momentos para tomar alguna frugal colación. Decía de él Gourville: «Il était né pour le travail au-delà de tout ce qu'on peut imaginer, et fort exact». El rey admiraba el orden, rigor y meticulosidad del ministro en sus informes y recomendaciones (34). Como nuevo responsable de finanzas, intenta reformar la justicia y suprimir la venalidad de cargos, entre otros propósitos. Su período triunfal vendrá a ser la década de los sesenta, durante la que conseguirá ajustar y equilibrar el sistema financiero francés, logro que no alcanzaron Richelieu ni Mazarino. Ordena reducir los impuestos directos y aumentar los indirectos, y va a mejorar la recaudación a través de sus intendentes provinciales.

De 1661 a 1672, gracias a una paz relativa, trata de aplicar a las finanzas y al comercio algunas reglas tomadas de Richelieu que, modificadas luego, serán llamadas «colbertismo». Al poco de convertirse en ministro se le asignan otras obligaciones, como hacerse cargo de la Marina en 1662. Además, debe ocuparse del comercio, los puertos y las fortalezas marítimas, y de regiones como Picardía, Champaña, Provenza, el Languedoc... Por si fuera poco, compra en 1664 el cargo de superintendente de construcciones (35), se convierte en controlador general de finanzas en 1665 y, finalmente, en 1669 se le nombra secretario de Estado encargado de la Casa Real (36).

En cuanto a su personalidad, parece evidente que mostraba en todo momento una frialdad glacial. En ningún momento dejó entrever un asomo de ternura o de emoción. Era duro, pero sin acepciones. Su hijo mayor, que realizó un extraordinario trabajo de apoyo en la secretaría de Marina, fue educado con disciplina espartana y recibió más reproches que muestras de afecto y ternura. De talla media, era más bien delgado que grueso, de mirada severa y conversación escasa. Su comportamiento era el opuesto al de Fouquet: llevaba una vida austera y enemiga de todo lujo, lo que no era incompatible con una ambición desmedida, tratando de ampliar su patrimonio en todo momento. Lo

(32) CLEMENT, P.: *op. cit.*, cap. XXIV.

(33) Según Aubert eran dieciocho.

(34) MURAT, I.: *op. cit.*, pp. 114-120.

(35) Entre otras cosas, llevará todo lo relacionado con la construcción de Versalles.

(36) AUBERT, F.: *op. cit.*, pp. 145-146.

que le diferenciaba de la mayoría de los grandes personajes que le rodeaban era su preocupación por los intereses nacionales, que antepone a los propios. Era el único personaje de la corte que se permitía elevar al rey críticas severas.

El otro enemigo declarado de Colbert, de la talla de Fouquet, sería el hijo de Le Tellier, Louvois, que con veintiún años entra en la Secretaría de Guerra como auxiliar de su padre, a quien finalmente reemplazaría como ministro en 1672. Desde 1661, en que asume el poder, Luis XIV se plantea como objetivo principal reforzar la hegemonía francesa en Europa, engrandeciendo el reino por el norte y por la frontera del Rin. Poco después de ordenar la revitalización de la Marina, Luis XIV quiere castigar a los berberiscos, que con sus continuos ataques dañaban el comercio, y prepara un desembarco en Argelia que resulta un fracaso. Colbert y el duque de Beaufort, comandante de la fuerza, son considerados responsables del revés. Holanda entra en guerra con Inglaterra en 1665, y Francia, que había firmado un acuerdo defensivo con los holandeses, se ve envuelta a su pesar en un nuevo conflicto bélico. En él se evidenciará que la Marina francesa, en plena reconstrucción, no tiene aún entidad para combatir con la británica, por más que lo haga aliada con la holandesa, y será pasto de los reproches de sus aliados al no mostrar el espíritu combativo que se esperaba. Entre 1667 y 1668 se produce la Guerra de Devolución contra España, debido a la dote prometida de la reina, que nunca fue pagada y que Luis XIV pretendía permutar por los Países Bajos. La guerra concluye con la paz de Aquisgrán, en virtud de la cual Francia comienza a agrandar su reino extendiendo su territorio por la mayor parte de los territorios flamencos.

La guerra contra España fue el bautismo de fuego de Louvois, que entonces contaba veintiséis años. Se había mostrado indispensable para el rey, y Colbert, celoso, en diversas memorias elevadas a S.M. denunciaba sin tregua los costes financieros que acarrearían sus preparativos bélicos. En 1671, Louvois obtiene el cargo de canciller de órdenes del rey, que también había solicitado Colbert. El fracaso le hace mostrar su cólera al monarca en pleno Consejo elevando el tono de voz. Luis XIV le envía una dura carta de reprimenda, advirtiéndole de que no toleraría una nueva impertinencia; sin embargo, al poco tiempo, para tranquilizarle, le asegura su confianza. Colbert sufrirá



Colbert

una nueva humillación cuando el padre de Louvois, Le Tellier, consiga el cargo de conservador del Sello, con lo cual padre e hijo se sentarán en el Consejo, enfrentados al de Reims. Sin embargo, el rey, que quiere un equilibrio en la concesión de favores a sus dos ministros, concede el Ministerio de Asuntos Exteriores a Colbert de Croissy, hermano de Jean-Baptiste.

El tratado de Nimega, de 1678, confirmaba la conquistas territoriales de Francia, que debía intercambiar ciudades con España. Pero esta victoria militar y política se obtenía a expensas de una derrota económica y comercial. En definitiva, Louvois salía de la guerra triunfante, al haber dirigido la campaña militar, mientras que Colbert lo hacía con un regusto amargo, ya que sus programas financieros dejaban mucho que desear, sus reformas quedaban marginadas, y el comercio y la industria francesa habían sufrido una contracción sensible. El período posbélico resultó muy difícil para Colbert, quien para equilibrar el presupuesto debía reducir considerablemente los gastos. Y, aunque la mitad del ejército había sido licenciado, Louvois y el rey querían crear un gran cinturón de hierro protector, aconsejado por Vauban. Así las cosas, en 1680 Colbert reconocía su impotencia para equilibrar el presupuesto, cuyo déficit alcanzaba ya los 20 millones de libras, y aunque seguía trabajando intensamente, mostraba un semblante de amargura, al que se asociaban dolores nefríticos. En septiembre de 1683, a los sesenta y cuatro años, Colbert muere. Será enterrado en su parroquia, sin honores y a hurtadillas, buscando el amparo de la noche para no desatar la ira del pueblo, al que la política impositiva colbertiana castigó duramente (37).

Patiño: intendente general, secretario de Estado y primer ministro

En enero de 1717 fue nombrado intendente general de la Marina española (38), superintendente del reino de Sevilla y presidente de la Casa de Contratación. Este organismo, con el Consulado, gobernaba todo lo relacionado con el comercio con Indias. Como intendente de la Marina pasaba a depender de la nueva Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias, que se había creado en 1714 siguiendo la pauta francesa. Este cargo de intendente había sustituido en 1705 al antiguo de veedor, que se encargaba de la fiscalización de los gastos navales. Con el cargo recibió del rey amplios poderes con el fin de recuperar el poderío naval español. Felipe V, desde su llegada a España, había observado la penuria de navíos de la Marina, que forzaba al auxilio naval francés, el cual no salía gratis, ni mucho menos. Pérez-Mallaina considera que, con lo abonado por alquileres a Francia, se podía haber construido

(37) AUBERT, F.: *op. cit.*, pp. 533-535; En San Eustaquio recibió la primera comunión Luis XIV y se bautizaron Richelieu, Molière y madame de Pompadour. Allí está enterrado asimismo el músico Rameau.

(38) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española*, t. v, pp. 221-223.

una flota (39). Uno de los objetivos de Luis XIV al convertirse en aliado de España era mejorar su comercio con las Indias.

Una vez asentado en Cádiz, nueva sede de la Casa de Contratación, comenzó la construcción de una base naval que permitiera el mantenimiento y construcción de la Marina de Guerra y de la mercante. Creó en la ciudad la Academia de Guardias Marinas y continuó la reorganización de la Marina para darle una mayor eficacia, como veremos en el apartado siguiente. Por orden de Alberoni, preparó una flota para la recuperación de Cerdeña, y poco más tarde, otra para ocupar Sicilia. Patiño mostró su disconformidad con ambas expediciones, a las que consideraba inoportunas. De hecho, Alberoni pretendía inicialmente enviar la flota a Nápoles, pero el nuevo intendente lo convenció para cambiar este objetivo por otro menor. En la expedición a Sicilia, la flota inglesa, sin previa declaración de guerra, destruyó buena parte de la nueva escuadra en Cabo Passaro. Esta flota procedía de compras a Holanda y Génova y de nuevas construcciones en el Cantábrico. Francia rechazó la compra de veinte buques en 1713, pues consideraba a España un potencial enemigo futuro (40). Finalizada la campaña siciliana, se empezó a levantar el asedio a Ceuta, que resultó un éxito.

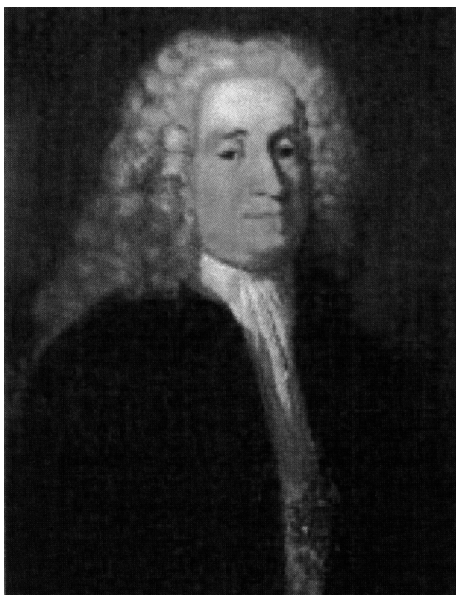
En paralelo con todo lo indicado, una de las preocupaciones de Patiño era mejorar el tráfico mercantil con Indias. Aprovechando varias innovaciones y pruebas realizadas en las flotas de la segunda década, se promulgó el proyecto de galeones y flotas de 1720, que introducía nuevas medidas fiscales, como el sistema «de palmeo», basado en el volumen de la carga. Al par, se simplificaban los controles de las mercancías y se promovía la exportación de los productos españoles. Conocedor del ambiente mercantil, modificó también el régimen de celebración de las ferias en Indias, para darles mayor agilidad. Como Colbert, y en armonía con otras naciones europeas, fomentó la creación de sociedades comerciales privilegiadas, como la Compañía Guipuzcoana de Caracas, la de Filipinas y la de Galicia, con resultado diverso.

En 1626 obtuvo la Secretaría de Marina e Indias y, poco más tarde, la de Hacienda. Los diez años que siguieron hasta su muerte fueron los más fecundos y gloriosos del milanés (41). Al incrementar sus responsabilidades de gobierno, se convirtió de hecho en el nuevo primer ministro. En lo referente a las finanzas, el balance presupuestario de 1727 reflejaba unos ingresos de 19 millones de escudos, cuando los gastos de la Corona se elevaban a treinta, por lo que el equilibrio financiero que se pretendía parecía una quimera. Esta hemorragia en los caudales públicos se localizaba en los enormes gastos de la Casa Real y, sobre todo, en los conflictos bélicos en Italia. Pese a que este desequilibrio fue corrigiéndose en parte, no lo hizo en la medida suficiente, y en 1739 la Corona tuvo que asumir la primera suspensión de pagos del siglo

(39) PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E.: *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982.

(40) *Ibíd.*, p. 401. Carta de Pontchartrain a Orry. Fontainebleau, 25 sept. 1713.

(41) RODRÍGUEZ VILLA, A.: *op. cit.*, pp. 61-62.



José Patiño Morales, intendente general de la Armada. Óleo de Rafael Tejeo. Museo Naval, Madrid, núm. inv. 818

XVIII. Las medidas de fomento de la industria nacional, siguiendo las teorías mercantilistas de Uztáriz y Ulloa —las cuales, a su vez, básicamente iban a la zaga de las de Colbert—, no dieron el resultado esperado, a pesar de la prohibición de importar productos extranjeros.

Desde el tratado de Sevilla con Francia e Inglaterra en 1729, venía mostrando sus dotes diplomáticas, tras relevar al titular de la secretaría, Orendáin, primero por enfermedad y luego tras su fallecimiento. Según Lynch, Patiño era un funcionario conservador, pragmático e infatigable, y asegura que su objetivo básico era la recuperación del poder español en Europa, revitalizando el comercio americano mediante una Marina fuerte, el desarrollo de una industria nacional y una política fiscal que estimulara las exportaciones (42). Tras una corta enfermedad en la que algo influyeron las continuas sátiras

anónimas dirigidas contra su persona, fallecía el 3 de noviembre de 1736, a los setenta años, en el Real Sitio de La Granja de San Ildefonso (43). El rey visitó a Patiño poco antes de fallecer, concediéndole la grandeza de España. Los escasos recursos que dejaba el milanés indujeron al monarca a pagar su entierro y a sufragar las 10.000 misas que se oficiaron por su alma (44).

Impulsores del renacimiento naval

Vamos a analizar en este punto los trabajos realizados por nuestros protagonistas, que fueron cruciales en el renacimiento naval de ambos países. Curiosamente, cuando abuelo y nieto subieron a sus respectivos tronos, sus Marinas se encontraban en parecidas circunstancias, es decir, bajo mínimos. Es cierto que la francesa tenía entonces una veintena de unidades, pero en unas condiciones tan deficientes que su operatividad resultaba casi nula. Richelieu había trabajado por el resurgimiento de la Marina, pero Mazarino la

(42) LYNCH, J.: *La España del siglo XVIII*. Crítica, Barcelona, 2004, p. 84.

(43) La Marina de Guerra colocó hace pocos años una placa en el lugar de su fallecimiento, en reconocimiento a su labor en el desarrollo de la Marina.

(44) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, pp. 38 y 170-190.

había condenado a la postración al considerar muy caro su mantenimiento. La situación en España era todavía peor, habida cuenta que, al término del reinado de Carlos II, las Armadas de rey estaban casi desmanteladas.

En Francia, Colbert era consciente de la postración de la Marina, así que, en cuanto entra en el Consejo de Estado y de Finanzas, actuando como segundo del superintendente Fouquet, aprovecha para criticar esta situación, además del deplorable estado del comercio y las manufacturas. Sorprendido por esta preocupación, Luis XIV le ordena que se responsabilice de la Marina, que hasta entonces le correspondía a Lionne, el ministro de Asuntos Exteriores. Luis XIV no valoraba la Marina, y la prueba es que, dieciocho años después de su entronización, no había visto uno solo de sus navíos (45), y Colbert sufría con esta actitud. Finalmente, el Rey Sol terminó por convencerse de que era preciso apoyar la construcción de una Armada acorde con la grandeza del país, para acercarse a sus contendientes europeos. Además, pretendía castigar las correrías berberiscas en el Mediterráneo, que estaban causando daños a los lugareños y al comercio (46). Jean-Baptiste, aun antes de ser nombrado secretario de Estado de Marina, consigue poner en marcha un programa de construcción de buques. Comenzó por carenar todos los navíos y galeras y, luego, ordenó adquirir algunos bajeles en Holanda, para copiar su diseño. Primero se potenció la flota de Levante, y a continuación la de Poniente, donde había una veintena de navíos deficientemente mantenidos y aprovisionados. ¿Cuál era la razón de esta penuria? La carencia de un verdadero arsenal, ya que Brest era solo un recurso menor.

Colbert, esclarecidamente, advirtió la necesidad de construir un buen arsenal en la fachada atlántica, y con la ayuda de su primo Colbert de Terron, que había sido nombrado intendente general de la Marina de Poniente, localizó en 1666 el lugar apropiado: Rochefort. En dos años se botaron los cuatro primeros navíos de línea, y antes de la guerra con Holanda se habían construido catorce unidades. Pero lo que marcó un hito en la primera industria francesa de tipo militar fue la construcción del primer dique seco del mundo (47). Para poner en marcha la industria auxiliar hubo que recurrir a la contratación de destacados artesanos extranjeros, a los que se ofrecían unas condiciones de trabajo y unos emolumentos excepcionales, pero absolutamente necesarios para modernizar las producciones francesas, al igual que las fundiciones.

Jean-Baptiste, como nuevo miembro del Consejo de Vendôme, inicia su compromiso con la Marina y así sigue hasta 1669, en que se convierte en el titular del departamento como secretario de la Marina. De modo que, durante el primer lustro de los años sesenta, nuestro protagonista empieza alentadoramente a sanear las finanzas francesas. No obstante, simultáneamente se encuentra sometido a la enorme presión del asunto Fouquet, cuyos partidarios

(45) LA RONCIÈRE, C. : *Un grand ministre de la Marine. Colbert*. París, 1919, p. 56.

(46) MURAT, I. : *op. cit.*, pp. 265-274.

(47) El primer dique seco español se construyó en Cartagena, casi un siglo más tarde. Sería el primero del Mediterráneo.

eran innumerables, y a la vez sufría su primera humillación al frente de la Marina tras el desastre del desembarco en la costa argelina de Gigeri. Desde 1665, su hijo Jean-Baptiste Seignelay, marqués de Seignelay, pasaba a auxiliarse en temas marítimos. Para consolidar su formación, marcha a Italia, Holanda e Inglaterra, a fin de estudiar planos de puertos y arsenales y el trabajo de los oficiales. La tarea de padre e hijo resulta impresionante, al igual que la de Le Tellier y su hijo Louvois en el Ejército (48). En 1667, Abraham Duquesne (1610-1688), uno de los marinos más brillantes de la Armada francesa, había sido nombrado teniente general de las Armadas. Buen marino, embarcado desde niño con su padre, navegó primero como corsario, para pasar luego a servir en la Armada sueca. Sin embargo, sus orígenes protestantes le crearon numerosos problemas, pues la sinceridad de su conversión al catolicismo suscitaba recelo, incluso en la Corona (49). Colbert, no obstante, reconocía su maestría marinera en 1669: «Il est fort habile et le plus expérimenté capitaine». Su enfrentamiento con otro de los mandos destacados, D'Estrées, perjudicó a todas luces la evolución de la Marina francesa.

El programa de construcción pretendía entregar 120 navíos, de los que setenta y dos portarían cincuenta o más cañones. La flota, en 1670, se aproximaba a las cien unidades, sin contar fragatas y corbetas. Pero la artillería era claramente inferior a la inglesa en alcance y precisión. Y, como todo lleva su tiempo, cuando estalla la guerra con Holanda (1672-1678), la flota no estaba completamente operativa (50). Diez años de trabajo en los asuntos navales permitieron alcanzar una flota de 196 navíos, y seis años más tarde, en 1677, 270 con 30 galeras. Sin embargo, la guerra con Holanda mostrará varios puntos débiles en la joven flota francesa, buena parte de cuyos navíos daban la talla en cuanto a solidez, pero eran manifiestamente más lentos que los holandeses. Además, sus dotaciones no estaban lo bastante adiestradas, y sus mandos navales, salvo excepciones, dejaban mucho que desear.

El reclutamiento de las tripulaciones era una laguna logística irresuelta, como bien advirtió el embajador holandés, quien en vísperas de la guerra con Francia anuncia a su gobierno que los franceses carecían de tripulaciones con que dotar cuarenta de sus navíos de línea (51). ¿Cuál era la causa? ¿La falta de marineros, o la deficiente organización del reclutamiento? Un sistema de inscripción marítima implantado por Colbert de Terron daba sus primeros pasos en algunos lugares, para poder contar con dotaciones cualificadas. Pero lo que en verdad retraía a los potenciales tripulantes eran los bajos salarios y la desconfianza acerca del trato que recibirían a bordo; y si bien Jean-Baptiste conseguirá mejorar las condiciones ofrecidas, no lo hará en la medida suficiente. Así pues, en plena guerra con Holanda se deben tomar medidas drásticas para resolver la carencia, cerrando los puertos para organizar levas, a la

(48) MURAT, I.: *op. cit.*, p. 282.

(49) Ocho navíos franceses han portado su nombre hasta la fecha.

(50) AUBERT, G.: *op. cit.*, pp. 311-313.

(51) LA RONCIÈRE, C : *op. cit.*, p. 136.

usanza de los ingleses. El reclutamiento actual se inspira en los métodos implantados por Colbert. Durante 1676 se produjeron varios combates entre la Flota francesa y la combinada hispanoholandesa en los alrededores de Sicilia. Duquesne resulta vencedor y el almirante Ruyter muere en la batalla (52).

Al fallecimiento de Colbert, en 1683, la Marina poseía 117 navíos de línea con doce de primer rango (74-120 cañones), veinte de segundo (60-72), treinta y nueve de tercero (50-60), veinticinco de cuarto (40-46) y veintiuno de quinto (24-36), sin contar las fragatas y otros buques menores. Casi hasta finales de siglo consigue mantener una Flota de entre 100 y 120 unidades. Entre 1689 y 1693 este esfuerzo constructor se refuerza con la botadura de diecisiete buques, que permitirán alcanzar un tope de 154 unidades entre navíos y fragatas, cifra que no se superará durante todo el siglo XVIII (53).

Cuando Felipe V llega a España, la Marina se encuentra en una situación casi idéntica a la que se encontró su abuelo Luis XIV en Francia cuando asumió el poder a la muerte del cardenal Mazarino. El problema para el Borbón español es que no disponía de un ministro colaborador como Colbert, con lucidez suficiente para advertir la necesidad de reactivar la construcción de navíos y alcanzar la fuerza naval precisa. Además, ante la Guerra de Sucesión, su abuelo va a prestarle toda la ayuda necesaria tanto naval como terrestre, ya que la situación española era bastante caótica. La parte positiva de este cuadro es la llegada a España de asesores franceses, que sobre la base de su experiencia en tierras francesas casi medio siglo antes, señalarán la ruta política a seguir no solo en el aspecto naval, sino también en el financiero y comercial.

Hay dos intentos de crear una nueva Flota. En 1705, en la Junta de Restablecimiento del Comercio, con proyecto de Nicolás Mesnager, y en 1712, con un proyecto de Tinajero de la Escalera. Pero el impulso real a la Marina lo dio la creación en 1714 de la Real Armada, al integrar las diferentes Armadas y a sus oficialidades, y disponer que la protección de las flotas a Indias recayera en la Corona. El conde de Bergeyck, que había sido reclamado de Flandes en 1713, ya había presentado al rey un plan para el desarrollo de la Marina, apoyándose ampliamente en la experiencia francesa. Este hombre, junto con Bernardo Tinajero de la Escalera y los almirantes Pes y Gaztañeta, fue clave en el planteamiento de iniciativas para la construcción de una nueva Flota. José Patiño sería su ejecutor e impulsor, y será tras su nombramiento como nuevo intendente general de Marina cuando los recursos aumenten espectacularmente: en 1705 se habían invertido 78.000 escudos, y en 1717, 1,485 millones (54). De la misma forma, el economista Uztáriz presentó un detallado plan de reforma de la Marina, bien fundamentado en cuanto a costes y tonelajes y ofreciendo una comparativa circunstanciada en relación con otras Marinas.

(52) FERNÁNDEZ DURO, C.: *op. cit.*, pp. 133-146.

(53) ACERRA, M., y ZYSBERG, A.: *L'essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*. Sedes, 1997, p. 21.

(54) KAMEN, H.: *op. cit.*, p. 150.

Uztáriz sugería un desarrollo proporcional de las fuerzas terrestres y de las navales y que, dada la inmediata necesidad de una Flota, debía presentarse un presupuesto económico con déficit (55). El guipuzcoano proponía una Marina de 50 navíos y 20 fragatas, divididas en dos escuadras, una para Europa y otra para Indias.

El nombramiento de José Patiño el 28 de enero 1717 como nuevo intendente general de Marina (56) y presidente de la Casa de Contratación resultó esencial para la recuperación y reorganización de la Marina. Su trabajo, bajo las órdenes directas de la Secretaría del Despacho de Marina e Indias, fue espectacular. El objetivo del rey, bajo su dirección, era, a través de una Armada suficiente, restablecer el comercio con Indias. Con el flamante cargo, se le asignó una amplia lista de nuevas responsabilidades y los correspondientes privilegios para ejecutarlas. Entre ellas destacaremos la construcción de navíos y almacenes, la creación de industrias auxiliares, la gestión del suministro de víveres... (57). Fue la figura más destacada del gobierno de Felipe V durante el primer tercio del siglo XVIII; y, aunque no se trató de un innovador, supo valorar y retener las ideas y experiencias de colegas veteranos como Bernardo Tinajero o el almirante Andrés de Pes, para ponerlas en práctica una vez que se lo permitió la asunción de nuevas cotas de poder. Los elogios y temores que suscitó su labor entre los ingleses son innumerables; y así, el embajador sir Benjamin Keene escribía en 1728: «Desde que he vuelto a este país, he notado con disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento de la Marina española» (58).

Con su nombramiento, la Corona aprovechó para ordenar el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación, que era el lugar de partida de las flotas para Indias desde 1680, así como para proceder a su reorganización, al asumir la Intendencia de Marina muchas de sus funciones. Además de crear el mismo año la Academia de Guardias Marinas en Cádiz (59), creó asimismo el Cuerpo de Artillería de Marina y el de Batallones, a fin de que la Marina dejase de depender del Ejército de Tierra. Por añadidura, y aunque en 1710 ya se había organizado el Cuerpo de Oficiales de la Armada o Cuerpo General, el nuevo intendente quiso ahora organizar y agrupar en un solo cuerpo a todo el personal administrativo, tanto el de tierra como el que servía a bordo. La medida afectaba a los escribanos, veedores, maestros, contadores..., quienes pasaban a integrarse en el nuevo Cuerpo del Ministerio, que estaría bajo la jurisdicción del intendente de Marina. Creando estos dos cuerpos independientes de funcionarios, Patiño quería separar el ámbito militar del financiero y organizativo.

(55) UZTÁRIZ, G.: *Theórica, y práctica de comercio, y de marina...* Madrid, 1968 (ed. orig., 1742), p. 174.

(56) Archivo del Museo Naval de Madrid, Ms. 580, doc. 41.

(57) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, p. 35; RODRÍGUEZ VILLA A., *op. cit.*

(58) LODGE, R.: *The private correspondence of Sir Benjamin Keene*, Cambridge, 1933; carta de Keene a Newcastle en 1728.

(59) Archivo General de Indias (AGI), Contratación, leg. 4889, «Instrucción de lo que deben observar los Guardias Marinas...»; BLANCA CARLIER, J.M.: «La Escuela Naval Militar: su origen histórico», en *Revista de Historia Naval*, núm. 32, Madrid, 1991.

En 1723, Patiño publicó la Ordenanza de Arsenales y dividió la costa española en tres departamentos navales: Cádiz, Cartagena y Ferrol, cada uno con un arsenal y una flota propios. La política de construcciones empezaba a dar frutos, como se evidencia en que entre 1726 y 1736 se consiguieron fabricar 36 navíos en los astilleros españoles. Durante la primera mitad del siglo, la Marina llegó a construir setenta, principalmente a partir de 1723. La mayoría serían fabricados en Guarnizo y La Habana. A su muerte, en 1736, dejaba una Flota de 34 buques de línea, 9 fragatas y 16 unidades de menor entidad (60). Sin embargo, la marinería siempre escaseó, y aunque trató de potenciarse la matrícula de mar, la falta de recursos y la reducida marina mercante impidieron solventar tal escasez. Sus sucesores, Campillo y el marqués de la Ensenada, continuarían su obra, y habría que esperar al final del reinado de Carlos III para alcanzar la cota máxima de Flota con 79 navíos y 53 fragatas, similar a la francesa, aunque lejos de la británica. Pero el problema con las tripulaciones continuaba (61).

Conclusión

Se han presentado en este trabajo dos personalidades destacadas en los gobiernos francés y español de los siglos XVII y XVIII. Los dos fueron clave en el renacimiento de sus Marinas, que se encontraban en una situación desastrosa. Ambos siguen una formación inicial con los jesuitas, que Colbert deberá interrumpir, en tanto que Patiño continuará hasta casi vestir los hábitos. Tras un corto aprendizaje, tienen la fortuna de conseguir la protección de personajes relevantes, que les colocan en posiciones donde podrán mostrar su aptitud, lealtad y capacidad, lo que les catapultará a puestos de primer nivel en los respectivos gobiernos.

Los dos muestran una destacable capacidad de trabajo, con jornadas laborales muy largas, completamente necesarias para poder llevar con eficacia la multitud de tareas encomendadas. Las escasas interrupciones para alimentarse muestran una diferencia entre uno y otro; y así, mientras que las comidas de Jean-Baptiste son muy frugales, las de José evidenciaban una de sus escasas debilidades: la buena mesa. Patiño superaba a Colbert en cultura, dominando las lenguas latina, francesa e italiana. Ninguno se condujo ostentosamente en el ejercicio de sus cargos, aunque Colbert manifestó siempre una gran ambición por mejorar su posición y la de su familia, y de hecho amasó una buena fortuna aprovechando su lugar en la corte. Por el contrario, Patiño nunca tuvo interés por incrementar su posición financiera y llama la atención el que al morir no dejara apenas recursos para pagar su entierro. Colbert era un hombre frío, astuto, de pocas palabras, no dejaba transparentar sus sentimientos, colérico a veces; pensaba que el fin justificaba los medios, pero consideraba que el

(60) LYNCH, J.: *op. cit.*, p. 117.

(61) KUETHE, A.: «La crisis naval en tiempos de Carlos IV», en *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, núm. 42. Sevilla, 2014, pp. 269-281.

bien de su país era lo primero. Patiño era sencillo, moderado y de pocas palabras en temas de trabajo. Como el francés, consideraba el bien de su país su objetivo preferente.

Los dos obtuvieron la máxima confianza de sus soberanos. Prueba de ello es la cantidad de materias puestas bajo su responsabilidad. Al mismo tiempo, se crearon numerosos enemigos, como parece normal cuando se acaparan amplias parcelas de poder y se pretende sanear las finanzas de la Corona. Ambos lucharon contra la venalidad de cargos y contra los asentistas, que eran parte del problema. Pero, si se pudieran contabilizar los enemigos de uno y otro, Colbert se llevaría la palma: primero, con el asunto Fouquet; luego, con su enfrentamiento con el clan Le Tellier y, finalmente, con su gran rival, el ministro Louvois. El éxito de Colbert en sanear las finanzas francesas, cosa que no habían logrado Richelieu ni Mazarino, lo elevó al olimpo galo. Por su parte, Patiño luchó por sanear las finanzas españolas y, aunque no lo logró, sí consiguió mejoras notables al respecto.

No se ha profundizado en los esfuerzos realizados en el desarrollo de la industria, el comercio y las comunicaciones interiores, por el limitado espacio de este trabajo, pero los dos siguieron parecidos métodos para impulsar su expansión, con mejores resultados en el lado francés. En este sentido, ambos eliminaron las aduanas interiores, que elevaban injustamente el valor de las mercancías. En lo que respecta a la Marina, Patiño seguirá pautas similares a las de Colbert, que demostraron ser muy positivas para su Flota. Si el francés vio la necesidad de crear un gran arsenal en Rochefort, el español no duda en instalar el suyo en Cádiz, lugar clave como puerto de salida en la Carrera de Indias, añadiendo algunos años más tarde los arsenales de Ferrol y Cartagena. El impulso dado a las industrias auxiliares navales confirió a ambas naciones una gran autonomía en la construcción naval. Si, en el lado francés, su hijo, el marqués de Seignelay, veía el máximo número de unidades de su flota, en el lado español, la labor de Patiño, unida a la de su sucesor, el marqués de la Ensenada, sería esencial para alcanzar las máximas cifras de la Flota en la última década del siglo.

A pesar de que sus sepelios se hicieron a escondidas por miedo a que su impopularidad levantara protestas, ambos personajes son un ejemplo para las generaciones posteriores y, por ello, merecen un firme reconocimiento por el trabajo desarrollado en beneficio de sus respectivos países.

Bibliografía complementaria

- COLBERT, J.B.: *Mémoires sur les affaires de finances de France pour servir à l'Histoire*. París, 1663.
- COSNAC, G.L.: *Mazarin et Colbert*. Perrin, París, 1892.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*, Ariel, Barcelona, 1989.
- ULLOA, B.: *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, Madrid, 1740.

LA ARMADA EN LA GUERRA DE ÁFRICA (1859-1860)

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia

Resumen

La Armada, entonces en pleno «renacimiento isabelino», durante la «Guerra de África» prestó muy importantes servicios que han permanecido poco conocidos hasta ahora. Tanto en el aspecto logístico, asegurando los vitales suministros al ejército expedicionario, la evacuación de heridos y enfermos o la llegada de refuerzos, como apoyando su flanco marítimo con fuego y desembarcos puntuales, o bombardeando posiciones y puertos del enemigo, buscando anular su voluntad de lucha. Aunque la Armada no tuvo el protagonismo que cobraría en intervenciones en el exterior posteriores pero casi inmediatas, el conflicto marcó el inicio de su recuperación, tanto en el plano material como en el moral.

Palabras clave: Guerra de África, logística, bombardeos navales, escuadra.

La guerra con Marruecos, en tiempos del reinado de Isabel II, conmovió profundamente a la sociedad española de la época, que la vio como una causa de toda la nación, por encima de las tradicionales luchas y divisiones políticas. Fiel reflejo de su impacto fueron los varios *Episodios nacionales* que inspiró al gran novelista Pérez Galdós, el relato de primera mano que nos dejó de ella Pedro Antonio de Alarcón en su *Diario de un testigo de la Guerra de África*, o las sentidas páginas que le dedicaron personajes como Emilio Castelar o Gaspar Núñez de Arce, entre tantos otros (1).

(1) El último presidente de la I República —que también cultivó la historia, por más que se le conozca ante todo por su faceta política— dedicó dos obras al conflicto: *Crónica de la Guerra de África*, Madrid, 1859, y *Crónica del Ejército y la Armada de África*, Madrid, 1859. Una visión más completa en LÓPEZ BARRANCO, Juan José: «El reflejo de la Guerra de África en la narrativa española», en *Revista de Estudios Africanos*, núm. xv de 2001. Madrid pp. 105-134.

Por todo ello, dicho conflicto es bien conocido, pero con una salvedad: ante el evidente protagonismo del Ejército en dicha campaña, el papel de la Armada ha quedado bastante desdibujado en el recuerdo y en los estudios posteriores, por lo que nos proponemos paliar un tanto esa carencia, si bien de forma obligadamente breve y esquemática.

Antecedentes y condicionantes del conflicto

La relativa estabilidad del Magreb fue decisivamente rota por la decisión francesa de invadir Argelia en 1830, decisión que abriría un largo conflicto que se prolongaría durante más de cuarenta años, hasta que el colonizador alcanzó el pleno dominio del territorio (2). La decisión francesa sembró la inquietud en el vecino reino de Marruecos e inclinó al sultán, Mohammed IV, a apoyar militarmente al líder rebelde argelino Abd-el-Kader.

La reacción francesa fue fulminante. Una escuadra al mando del almirante François d'Orléans, príncipe de Joinville e hijo del rey Luis Felipe, compuesta por los navíos *Jemmapes* (buque insignia), *Suffren* y *Triton*, de 103, 92 y 88 cañones de porte; la fragata *Belle Poule*, de 64, y otras catorce unidades menores entre bergantines y vapores de ruedas se presentó el 6 de agosto de 1844 ante Tánger, cuyas fortificaciones y puerto bombardeó. El asalto produjo 3 muertos y 17 heridos entre los atacantes.

Cuatro días después, la misma escuadra, con algún buque menos e izando insignia en el *Suffren*, hizo lo mismo en Mogador, si bien ahora tras el bombardeo se procedió a un desembarco que se saldó con 14 muertos y 64 heridos franceses, y más de 200 muertos y 160 prisioneros marroquíes. Conviene que el lector retenga estos datos, para mejor valorar hechos análogos acaecidos tiempo después, ahora con los españoles de protagonistas.

Pero la lucha decisiva se libró en tierra, el 14 de agosto, en la batalla de Isly, muy cerca de Ujda, en la actual frontera marroquí-argelina. Allí, el ejército del mariscal Bugeaud, en presencia del propio Mohammed IV, derrotó a otro marroquí mandado por Abd-el-Rahman ibn Hisham. El ejército francés, con unas fuerzas esencialmente de infantería integradas por unos 11.000 hombres, formó un gigantesco cuadrado defensivo en forma de rombo que las narraciones de la época denominaron «en losange». El marroquí, con más de 20.000 combatientes y cuya fuerza principal era la caballería, cargó infructuosamente contra la cerrada formación francesa, que respondió con nutridas descargas de fusiles y cañones, seguidas por una contracarga de sus espahíes que provocó la desbandada de la caballería marroquí. El resto del ejército, preso del pánico, también huyó tumultuosamente, abandonando al enemigo su propio campamento e incluso la tienda del sultán. Las pérdidas francesas (27 muertos y 99 heridos) fueron muy moderadas en proporción a las marroquíes,

(2) MEYER, Jean; REY-GOLDZEIGUER, Annie, y TARRADE, Jean: *Histoire coloniale de la France*. Tomo I: *La conquête*. Armand Colin, París, 1991.

cifradas en 800 muertos, aparte de los heridos y prisioneros y de los 18 cañones que capturó el vencedor. Reconociendo su derrota, los marroquíes firmaron el tratado de Tánger el 18 de septiembre, por el que se obligaban a cesar en su apoyo a los argelinos y reconocían la posesión francesa de Argelia, aunque los límites tradicionales entre ambos territorios distaban de estar claros.

En España, hasta entonces poco o nada interesada en el norte de África, comenzó a cundir un sentimiento de inquietud al ver cómo antiguas posesiones españolas como Orán y Mazalquivir iban pasar a manos francesas. Y así, temiendo que la expansión del país vecino por el Magreb llegara a atenuar estratégicamente el territorio español, una pequeña fuerza naval ocupó las islas Chafarinas, muy cerca de la frontera, el 6 de enero de 1848, casi dándose de bruces con una expedición francesa enviada con el mismo propósito (3).

Tales preocupaciones españolas no hicieron sino sumarse a las creadas por la estrategia británica de penetración comercial desde el Atlántico. El hábil John Drummond Hay, primero cónsul y después embajador en Tánger, la capital diplomática del reino de Marruecos, tomó eficaces iniciativas en este sentido que fructificaron en el tratado de 9 de diciembre de 1856 entre el imperio británico y Marruecos, por el que el país africano se abría al comercio inglés, otorgaba a los súbditos ingleses residentes en el reino el beneficio de la extraterritorialidad —lo que les dejaba fuera de la jurisdicción de la justicia marroquí— y autoriza el establecimiento de nuevos consulados británicos. Al tratado se adhirieron países que gravitaban en la órbita británica como Bélgica, Piamonte, Nápoles, Portugal y Holanda, pero Francia y España, recelosas, se abstuvieron de hacerlo, lo que se tradujo en que Gran Bretaña hegemonizase el comercio con el reino magrebí. Dentro de esa creciente influencia británica sobre Marruecos, cabe destacar la venta de más de 120 punteros cañones, destinados a modernizar las baterías de Tánger —dato que igualmente conviene que el lector retenga— para impedir que una escuadra francesa o de cualquier otra potencia amenazase el estratégico puerto. Indudablemente, Gran Bretaña, que había recibido Tánger en pago por su alianza estratégica con Portugal con el fin de asegurar su independencia frente a España tras la separación de 1640, no quería ver a ninguna potencia instalada en tan estratégica base, que comprometía no solo Gibraltar, sino el paso del Estrecho.

Lo curioso es que, dando muestras de una notable ceguera, los británicos mantuvieron la posesión de Tánger solo entre 1661 y 1684, devolviéndola después a Marruecos. Sin embargo, es lo cierto que la dominación británica estuvo erizada de problemas, tanto con la población local como con los marroquíes, y conseguido Gibraltar en 1704, al Reino Unido le pareció más

(3) La obra clásica española es la de BECKER, Jerónimo: *Historia de Marruecos*, Madrid, 1915, que amplía y matiza la del mismo título de Antonio Cánovas del Castillo, anterior en el tiempo. Sigue siendo fundamental la obra colectiva, dirigida por J.M.^a JOVER ZAMORA, *La era isabelina y el Sexenio Democrático (1834-1874)*, tomo XXXIV de la *Historia de España* fundada por Menéndez Pidal, Espasa Calpe, Madrid, 1981.

oportuno poner el estratégico puerto en las inocuas manos marroquíes antes que cayese en las de cualquier otra potencia europea, línea política que ha seguido con constancia hasta bien entrado el siglo XX, como recordará el lector. Sumando el halago a los acuerdos, en 1858 el gobierno de Victoria I puso a disposición de los hijos del sultán un vapor para que peregrinasen con toda comodidad a La Meca.

Lógicamente, en España, el hecho de que Gran Bretaña, o Francia, o ambas de común acuerdo dominasen Marruecos o al menos lo «satelitizaran» causaba honda preocupación, hasta el punto de que, como reflejaban las palabras de Donoso Cortés en el Congreso de los Diputados en 1849, se viese en ello una amenaza a la misma existencia de la nación. Había, además, otras razones para que en España empezase a crecer el interés por Marruecos y se pensara incluso en una expansión por la zona. Y es que, pese a los sucesivos tratados firmados con el sultán, la cuestión de los límites fronterizos de Ceuta y Melilla, lejos de resolverse, daba lugar a continuos incidentes armados que, en ocasiones, devenían en auténticas batallas, especialmente en la segunda de las plazas, incidentes, por otra parte, que no hicieron sino crecer y agravarse en la década de los cincuenta. Añadamos a todo ello los incidentes provocados por el contrabando y la piratería de los costeros rifeños, fundamentalmente sobre veleros que recalaban cerca de la costa marroquí en su tránsito por aguas del Estrecho y el Mar de Alborán.

Esto aparte, en muchos medios españoles alentaba un deseo de emular a las grandes potencias, que vivían por entonces el apogeo de su expansión colonial, y a cuya prestigiosa vera se quería ver otra vez a España. Pero como el país, a la sazón escasamente desarrollado, no tenía grandes intereses, ni comerciales ni industriales, en Marruecos, esta empresa colonial se sustentó en el benéfico designio de llevar los logros de la civilización a un pueblo atrasado, todo ello envuelto con románticas y un tanto edulcoradas referencias a la Reconquista y al supuesto proyecto de Isabel la Católica y de Cisneros por proseguirla en el norte de África. Huelga decir que tales planteamientos serían hoy criticados por bastantes, pero en la época de que tratamos eran compartidos por todas las fuerzas del espectro parlamentario, incluidos los progresistas, que eran con mucho los más decididos a prestar tal ayuda, sin hacer ascos al uso de la fuerza si preciso fuera, pues la causa lo justificaba. Por más que la historiografía dominante sea proclive, mucho nos tememos que interesadamente, a obviarlo, era la izquierda la más interesada en esa expansión y la más decidida a afrontar una guerra, aunque para ello hubiera que desafiar el avasallador poder del imperio británico. Bien es cierto que también se ha aducido que a O'Donnell le guiaron otras verosímiles razones, como elevar el prestigio exterior de España o acabar con las discordias domésticas, pues el conflicto sería interiorizado por los españoles con una causa nacional que exigía postergar las desavenencias políticas, pero las apuntadas anteriormente tenían suficiente peso específico y bastan por sí solas para explicar la decisión de intervenir del general O'Donnell, por más que, complementariamente, se consiguiese igualmente esa «unión nacional» y ese prestigio.

La declaración de guerra

La escalada de incidentes fronterizos, especialmente en Melilla, que llevó a la Escuadra a mostrar el pabellón nacional en puertos marroquíes como medio de presión diplomática, pareció resolverse con el convenio de 25 de agosto de 1859, suscrito a la conclusión del más grave de los combates que, con intensidad creciente, venían produciéndose en los alrededores de la plaza. Pero no hubo tiempo de ejecutar lo convenido, pues casi inmediatamente se registró otro incidente en Ceuta, donde se había iniciado la construcción de tres fuertes en la línea fronteriza. En la tarde del 10 de agosto, los cabileños de Anghera destruyeron las obras, arrancaron los hitos que marcaban dicha línea y destrozaron un escudo de España allí situado.

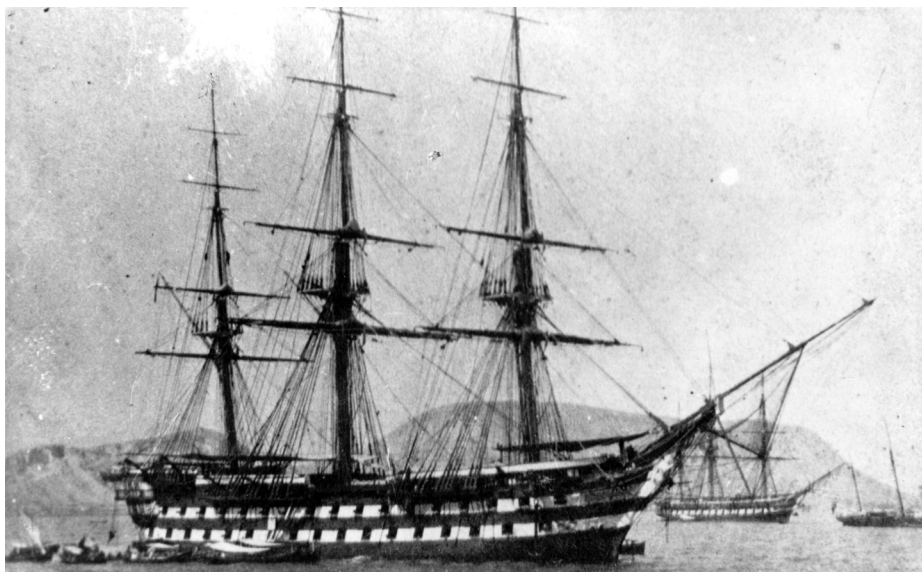
La protesta del Gobierno, formulada en los términos más tajantes, fue presentada por el cónsul general en Tánger (la representación diplomática española aún no tenía el rango de embajada), Juan Blanco del Valle, quien exigió el castigo de los culpables —que para ello serían conducidos a territorio español—, la reconstrucción de lo destruido y la rendición de honores por las tropas del sultán para reparar el ultraje a la enseña nacional. Por último, Blanco del Valle también reclamó el compromiso marroquí de aceptar el derecho de España a construir cuantas fortificaciones creyera convenientes en su territorio.

Pero, en plenas negociaciones, el mismo 29 de agosto falleció el sultán, Muley Abderramán, a quien sucedió su hijo Sidi Mohammed, lo que entorpeció las conversaciones y provocó en ellas retrasos que obligaron a prorrogar el ultimátum español hasta el 15 de octubre.

Paralelamente, el ministro de Estado, Calderón Collantes, enviaba una circular a todos los países europeos en la que explicaba el trasfondo del conflicto y la postura española, señalando que España no pretendía anexionarse territorio alguno, sino solo poner término a los reiterados incidentes. A tal circular respondieron positivamente los imperios francés, ruso y austriaco, así como los reinos de Piamonte y Portugal. Como era de esperar, Gran Bretaña no se mostró tan receptiva, y su embajador en Madrid, Buchanan, reclamó del Gobierno el compromiso explícito de abstenerse de toda anexión, muy especialmente en lo referente a Tánger, a lo que el gobierno de Leopoldo O'Donnell accedió. Pero la diplomacia marroquí, por unas u otras razones, no satisfizo ninguna de las exigencias españolas y, vencidos todos los plazos y prórrogas, el 22 de octubre España formalizó la declaración de guerra.

Las primeras operaciones

Declarada que fue la guerra, la fuerza expedicionaria se trasladó a Ceuta, elegida como base de operaciones. Componían sus efectivos más de 45.000 hombres, a los que hay que añadir los sucesivos refuerzos, organizados en varios cuerpos de ejército y una reserva. Entre ellos figuraba el 6.º Batallón de Infantería de Marina, acantonado en Cartagena, que luchó en la campaña codo



El navío *Isabel II*, buque insignia de la Escuadra durante la Guerra de África. Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid

con codo con sus compañeros del Ejército de Tierra. También se movilizaron el 4.º y el 5.º, aunque no llegaron a entrar en combate (4).

Como principal objetivo de la operación se fijó la ciudad de Tetuán. Dado lo agreste e ignoto del territorio, hasta entonces vedado a los europeos, y la escasez e impracticabilidad de los caminos, se optó por alcanzarla siguiendo la ruta costera. Al elegir esta vía de aproximación, el concurso de la Escuadra se hizo inexcusable, estratégicamente —para reforzar el flanco izquierdo del ejército— y también desde el punto vista logístico —para abastecer a las tropas de alimentos, municiones, pertrechos y refuerzos, y evacuar a los heridos y enfermos en campaña, estos últimos numerosos por la epidemia de cólera que se declaró (5).

Fuera de ese constante y decisivo apoyo desde el mar, la Escuadra también hubo de transportar al ejército hasta Ceuta. A la sazón, y aparte de las unidades en construcción, reparación o destinadas en otros puntos —singularmente en Ultramar: Cuba, Puerto Rico, Filipinas y Guinea—, los buques disponibles eran los siguientes: navío *Reina Isabel II*, fragatas de hélice *Princesa de Asturias* y *Blanca*, corbeta *Villa de Bilbao*, goletas de hélice *Buenaventura*, *Ceres*

(4) RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Ed. Naval, Madrid, p. 177.

(5) El mejor relato militar sobre la campaña en *Historia de las campañas de Marruecos*, 4 vols. Estado Mayor Central del Ejército, Madrid, 1947.

y *Santa Rosalía*, vapores *Isabel II*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Colón*, *León*, *Vulcano*, *Santa Isabel*, *Piles* y *Alerta*, faluchos *Terrible*, *Veloz* y *Saeta*, 24 cañoneras distinguidas por su numeral, urcas *Niña*, *Marigalante* y *Antilla*, finalizando con los cuatro vapores de transporte de la Armada *San Quintín*, *Álava*, *Marqués de la Victoria* y *Conde de Regla*. Por supuesto, hubo otras incorporaciones durante la campaña, y alguno de los buques reseñados tuvo que reparar, fue destacado a otras misiones, etcétera.

La escuadra se organizó en tres divisiones: la primera la integraban los vapores *Vasco Núñez*, *Isabel II* y *Santa Isabel* y la corbeta *Villa de Bilbao*; la segunda encuadraba las fragatas *Princesa de Asturias* y *Blanca* y los vapores *Vulcano*, *León* y *Alerta*, y la tercera o ligera se componía de las tres goletas, el vapor *Piles*, faluchos y cañoneras. Estas unidades montaban un total de 289 cañones (65 de ellos de 68 libras; 4, de 56; 2, de 42; 198, de 32; 4, de 24, más 16 obuses o cañones ligeros), y sus dotaciones sumaban 4.617 hombres. Correspondió el mando al brigadier de la Armada Segundo Díaz Herrera (6).

Como las necesidades de transporte eran ingentes, en virtud del tamaño de la fuerza expedicionaria, se fletaron más de quince vapores de bandera española y otros diecisiete de pabellón extranjero para el esfuerzo logístico, número que llegó prácticamente a duplicarse en el curso de las operaciones.

El bombardeo de Fuerte Martín

Mientras el ejército continuaba su lento progreso hacia Tetuán, en incesante combate con el enemigo y siempre con el apoyo cercano de la Escuadra, se decidió encomendar a esta una operación de distracción: atacar los fuertes artillados en la desembocadura del río Gual-el-Jelú, cercanos a la ciudad y que protegían su puerto.

El diario de uno de los oficiales de la escuadra nos proporciona un buen relato de aquella primera acción destacada de las fuerzas navales españolas:

«Día 28 de diciembre. A las 8 y media de la mañana se puso el vapor *Vasco Núñez*, donde embarca el jefe de la escuadra la señal de dar la vela a la mayor brevedad. A las 10'30 todos los vapores tienen vapor y están listos los buques de vela. A las once dio el navío los remolques al vapor *Isabel II* y media hora después, previa señal, nos pusimos en movimiento en el orden siguiente: vapor *Vasco Núñez* (capitana) vapor *Isabel II* remolcando al navío *Isabel II*, fragatas *Princesa de Asturias* y *Blanca*, vapor *Santa Isabel* remolcando la corbeta *Villa de Bilbao*, vapores *Colón* y *Vulcano*. Total de cañones, 242, rumbo S, viento ONO, mar llana, buen cariz, algo acelajado.

A esta hora ignoramos el sitio a donde vamos. Son las cuatro de la tarde y estamos delante de Ceuta, conferencia con tierra de la capitana, nos aguantamos toda la noche, los cañones cargados con bala.

(6) Datos extraídos de la revista *Crónica Naval de España*, tomo x, núm. 10. Imprenta de la Viuda de Calero, Madrid, 1859, pp. 6ss.

Día 29 de diciembre. Amanece como hace mucho tiempo no veo, día hermosísimo, mar ninguna, viento flojo y a la tierra. A las 8 empezamos a preparar el buque para entrar en combate. A las baterías destricandas no les falta más que cebarlas. A las 9'30 está todo listo. Tetuán a la vista muy claro.

A las 9'30 hace la capitana la señal de zafarrancho general de combate, cinco minutos después está cada cual en su puesto.

A las diez dice la capitana por telégrafo: "Viva la Reina". En la misma forma contestamos nosotros "Viva". Da un viva nuestro Comandante, el cual es replicado por todos nosotros. Pasamos por delante del cabo Negro, donde hay una bonita torre sin artillería.

Es la 1'15, el *Vasco Núñez* tira un cañonazo con bala, al cual contesta el enemigo con dos, bien dirigidos. Rompe el fuego el vapor *Isabel II* y en seguida nosotros.

La posición de los cuatro buques que rompen el fuego es la siguiente: vapor *Vasco Núñez*, navío *Reina Isabel II*, vapor *Colón*. Rompen los moros el fuego, buenos disparos. Al apuntar en mi borrador el primer disparo, acababa de pasar una bala enemiga por cima de mi cabeza, muy cerca de la bandera. Mi puesto es la toldilla. Tres balas nos pasan por entre nuestros palos, una próxima al mayor. Manda nuestro comandante abozar las mayores. Tenemos que virar para presentar el otro costado a los fuertes moros.

La *Villa de Bilbao* entra en fuego. Buenos tiros, acaba de incendiar la batería.

Todos los buques han entrado en fuego. Gran animación a bordo al ver ardiendo la batería. Una granada del navío se lleva una esquina del fuerte. Tres granadas caen dentro del fuerte. Vuela por efecto de una de ellas una especie de cúpula que en él había, las otras granadas lo incendian. Están apagados todos los fuegos de cañón. Las dos baterías enemigas son presa de las llamas. Señales de la capitana de seguir por contramarcha sus movimientos.

No tenemos a quién hacer fuego, la acción ha concluido. A bordo no ha habido más desgracias que un soldado herido en la cara por un cartucho que se le incendió. En los demás buques uno o dos por las mismas causas. Ninguno por bala enemiga.

Nos ponemos en movimiento con rumbo a Algeciras. A las 4 estamos dentro de la bahía».

En el parte oficial se confirman los datos desgranados en la cita, señalando que el tiro enemigo fue malo, por demasiado alto, y no produjo daños serios ni bajas. También se encomia a las dotaciones de las dos fragatas, pese a su reciente incorporación, y se destaca a la *Villa de Bilbao*, cuyo comandante era el capitán de fragata Juan Bautista Antequera y Bobadilla, gran marino de una época en que hubo muchos excelentes (7).

La batalla de los Castillejos

Como es sabido, pocos días después tuvo lugar la importante batalla de los Castillejos, ganada merced a la temeraria bravura del general Prim, oportuna-

(7) *Ibíd.*, 10 de enero de 1860, pp. 57ss.



Miguel Lobo y Malagamba, contralmirante cuya actuación durante la contienda le valió la Laureada de San Fernando. Óleo de S. Martínez Cubels, 1881. Museo Naval de Madrid, núm. inv. 188

mente apoyado por las sucesivas reservas y, en último término, por el propio O'Donnell. Menos conocido es el importante apoyo que la escuadrilla de fuerzas sutiles, al mando del capitán de fragata Miguel Lobo y Malagamba, proporcionó a su flanco izquierdo, escuadrilla que estaba compuesta de la goleta *Ceres*, el vapor *Piles*, el vapor de transporte *Panhope*, con dotación de la Armada, el falucho *Veloz* y las cañoneras 1, 4, 5 y 9. Tras un bombardeo a corta distancia de la costa, castigando duramente el flanco enemigo y favoreciendo el avance de Prim, Lobo decidió, en la mejor tradición marinera, prestar un apoyo aún más decisivo desembarcando sobre la marcha los trozos de los buques.

Al frente de ellos desembarcaron de la goleta el alférez de navío José María Chessio y el guardiamarina Luis Llama, a los que seguían seis

soldados de Infantería de Marina y catorce marineros; del vapor, los guardiamarinas Camilo Carlier y Luis León, acaudillando a nueve soldados y doce marineros; del transporte, el alférez de navío Luis Gamíndez y el subteniente de Infantería de Marina José Hernández, comandando 15 soldados; del falucho, un condestable, cinco soldados y catorce marineros, y de las cañoneras, el teniente de navío José Riaño y los alféreces de navío Julio Falcó, Segundo Varona y Buenaventura Pilón, con 16 soldados y cuarenta marineros en total.

La pequeña pero decidida columna sorprendió de plano al enemigo, al que obligó a batirse en atropellada retirada. Los marinos no tardaron en confluir con las vanguardias de tiradores del ejército. Entre otras recompensas, por su valor y oportunidad al ordenar el ataque, Miguel Lobo recibió la Cruz Laureada de San Fernando con fecha de 17 de febrero, y el grado de coronel de Infantería con fecha de 5 de enero (8).

El temporal del 7 de enero

Pero se estaba operando en pleno invierno, y las aguas del Estrecho se cobraron su tributo.

(8) *Ibíd.*, p. 263.



José María de Bustillo y Barreda, al mando de la Escuadra durante la guerra. Madrid, Museo Naval

Ese día, la Escuadra se hallaba en las inmediaciones de Cabo Negro, descargando granadas y municiones del vapor *Barcino* para el ejército expedicionario. Soplaban desde el sureste un fuerte levante, en vista de lo cual el jefe de escuadra Bustillo ordenó a los transportes dirigirse a Ceuta, y a los buques de guerra, a Algeciras o Puente Mayorga, en busca de refugio. Sin embargo, evidenciando un encomiable espíritu de sacrificio, decidió que los vapores *Lepanto*, *León* y *Alerta*, las goletas de hélice *Buenaventura*, *Ceres* y *Rosalía* y el vapor de transporte *Tharsis* permanecieran en aquellas peligrosas aguas, sabedor de la importancia del apoyo material y moral que la Escuadra brindaba al ejército.

Pero el temporal, lejos de amainar, iba en aumento, y a eso de las nueve de la noche el vapor *León* echó a

faltar sus dos anchas. Ante la inminencia del peligro, Bustillo ordenó la retirada. El *León*, el *Buenaventura* y el *Alerta* alcanzaron a refugiarse en la ensenada de Jeremías, no sin grandes averías y trabajos, mientras el resto, con mayor o menor fortuna, intentaba correr el temporal. La goleta de hélice *Santa Rosalía*, un buque de dos cañones y 80 caballos al mando del teniente de navío Vicente Seijas, no tuvo tanta suerte y se estampó contra la costa no lejos de Ceuta, perdiendo a tres de sus hombres en el percance. Tampoco el *Santa Isabel*, vapor de cuatro cañones y 200 caballos comandado por el teniente de navío Adolfo Guerra, vio coronados por el éxito sus esfuerzos por correr el temporal, y ya en la bahía de Algeciras se perdió, falleciendo a un marinero. El falucho *Saeta*, capitaneado por el teniente de navío Francisco González de Quevedo, corrió idéntica suerte, al ser embestido por una fragata mercante dentro de la misma bahía, perdiendo en el lance las anclas. Algo parecido les sucedió al también falucho *Lobo* y a las cañoneras 12, 13 y 18, con otro muerto. Igualmente se perdieron cuatro escampavías y numerosas chalanas, así como otras embarcaciones menores para el servicio de playa. Y el temporal aún se cobró trece embarcaciones mercantes más, desde fragatas hasta faluchos, en lo que constituyó una tragedia sin paliativos.

Todos los comandantes de los buques de guerra perdidos fueron sometidos a una sumaria, en averiguación de si su conducta había sido la correcta. Todos ellos salieron absueltos. Es más: el comandante y el segundo de la *Santa Rosalía* incluso fueron recompensados por su destreza y valor, y hubo meda-

llas pensionadas para unos marineros que no solo arriesgaron la vida al fijar un andarivel en tierra para permitir el rescate del resto de la dotación, sino que volvieron al buque, otra vez con gravísimo riesgo de sus vidas, para salvar la caja de caudales del buque y su bandera (9).

Mientras tanto, en tierra, la situación del ejército no era más halagüeña y cobraba un tinte cada vez más negro. El cese en los suministros convirtió la expedición en tierra en un «campamento del hambre», con raciones que apenas daban para tres días, en el marco de una general escasez y una zozobra que parecían comprometer definitivamente el éxito de la campaña. Este episodio expresa bien a las claras lo crucial del aporte logístico de la Escuadra que venimos señalando, y explica la decisión de Bustillo de aguantar, pese al peligro de temporal, todo lo que pudo.

Pero, escampado el temporal, el suministro pudo restablecerse; y cuando, tras las muchas penurias pasadas, las tropas divisaron los buques, acercándose denodadamente con provisiones frescas y municiones, la alegría se desbordó en las playas, en una escena vívidamente recordada por Pedro Antonio de Alarcón. Reavitualladas las tropas, pudo reanudarse el asalto, para lo que se creó una batería de sitio con piezas y dotaciones provenientes otra vez de la escuadrilla sutil. Tras duros y sostenidos combates, Tetuán caía por fin el 6 de febrero. Los marroquíes, obviamente impresionados, decidieron volver a la mesa de negociaciones.

Los bombardeos de Arcila y Larache

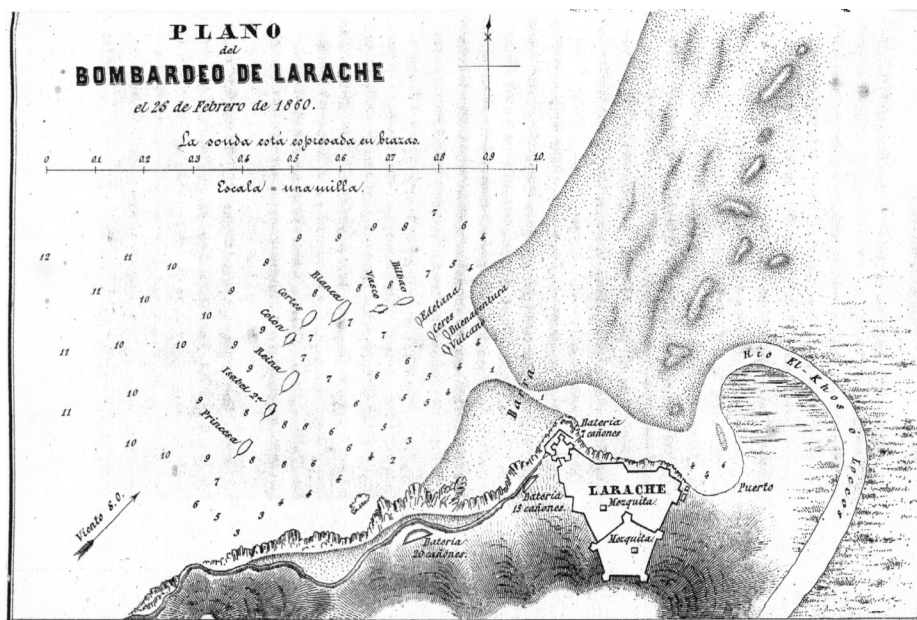
Sin embargo, no tardaron en surgir nuevas dificultades que provocaron las consiguientes dilaciones, así que O'Donnell, pese al veto británico, decidió reemprender la lucha en dirección a Tánger.

Como preparación al avance y demostración de fuerza, O'Donnell decidió que la Escuadra bombardeara los principales puertos marroquíes —a excepción de la ciudad citada—: Arcila, Larache y, en la costa atlántica, Salé y Rabat.

Sin asomo de dudas, de entre todos los hechos de armas en que intervino la Escuadra a lo largo de la campaña, el más importante fue el bombardeo de Arcila y Larache, de cuyos pormenores nos da cuenta, en un completo informe, su comandante, el entonces jefe de escuadra José M.^a Bustillo y Barreda, que había reemplazado en el mando a Díaz Herrera, de baja por enfermedad:

«Tengo el honor de acompañar a VE el diario de mis operaciones los días 24, 25, 26 y 27 del actual [febrero], así como el plano del ataque a los fuertes de Larache, estado de las municiones consumidas en el mismo y también en los de Arcila, relación de las desgracias personales y averías en los cascos y aparejos.

(9) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española*. Madrid, 1867, pp. 350ss.



La Escuadra española bombardeando Larache (de la *Crónica Naval de España*)

Telegráficamente tuve la honra de decir a VE mi salida para el Océano, los ataques a los dos citados puntos y que me decidía a seguir a Rabat, a pesar de ser desfavorables las circunstancias.

Ayer tarde desde este punto noticé a VE mi llegada y las causas de mi regreso sin haber ido antes a Rabat. En mi expresado diario verá VE las malas circunstancias con que sostuve el ataque de Larache, habiendo visto prácticamente lo difícil que es operar en la costa del Oeste en la estación de invierno, porque la gran mar del NO no cae aunque cesen los vientos, desde este rumbo hasta los de SE.

VE comprenderá que me ha contrariado en extremo verme obligado por circunstancias insuperables a prescindir del ataque a Rabat. Por dos veces tuve mi rumbo en aquella dirección, y dos veces me forzó el tiempo a variar.

La fuerza de Larache la he calculado en 30 a 35 cañones del calibre de a 36 o de 18, y en 11, también de varios calibres, la de Arcila.

Tal vez no faltará quien juzgue que no debí emprender el ataque con la mar del NO que tuve en Larache, pero yo consideré de mi deber verificarlo, aunque aquella circunstancia me colocara en condiciones desventajosas para que tuvieran principio las hostilidades marítimas inmediatamente después de romperse las negociaciones de paz, no considerando conveniente retirarme de la vista del enemigo sin batirlo, y porque según la opinión de los dos prácticos que tenía a bordo, sería muy difícil hallarlas mejores en la presente estación.

VE sabe que el 23 fue cuando se celebró la conferencia entre en general en jefe del Ejército de África y Muley Abbas, que manda las tropas enemigas, y que a las 36 horas tenía yo la honra de estar batiendo a Larache en el Océano, distante 32

leguas del punto de las conferencias a que asistí, y con buques que se preparaban a aguantar un tiempo cuando les di la orden de salida.

Debo manifestar a VE haber conseguido el objeto que me propuse, pues no obstante las desfavorables circunstancias en que me hallé al frente de Larache, acallé sus fuegos y causé estragos en la población, siendo muy considerables los que sufrió Arcila, cuyos habitantes salieron en masa de la población.

Por último, Excmo. Señor, tengo el honor de manifestar a VE lo altamente satisfecho que me hallo del valor, disciplina y entusiasmo de las tripulaciones de los buques, en las dos operaciones que he llevado a cabo, que conceptúo sumamente favorables para la Marina. En ellas he sido secundado por los comandantes y oficiales de los buques, así como por todos los demás que se hallan inmediatamente a mis órdenes, en términos que nada me han dejado que desear.

Con la expresión de mi profundo respeto, ruego a VE se sirva elevar a los pies del trono de SM la Reina nuestra Señora los resultados obtenidos en Larache y Arcila, que tengo la alta honra de ofrecerle como testimonio de adhesión a su Real Persona, y en muestra del ardiente deseo que abriga la Marina por la gloria de su reinado».

Diario de operaciones

Bombardeo de Larache

«Se hallaban fondeados en la bahía de Algeciras con viento del E fresco y sobre dos y tres anclas los buques siguientes: navío *Reina Isabel II*, vapor *Isabel II*, fragata *Cortes*, corbeta *Villa de Bilbao* y vapor *Colón*.

En Puente Mayorga, fragata *Blanca*, vapor *Vasco Núñez de Balboa*, vapor *Vulcano*, goletas *Ceres*, *Edetana* y *Buenaventura*.

A mi llegada de Tetuán puse la señal de dar la vela, y sin embargo de tener todas las lanchas en el agua y de los inconvenientes de viento y mar para las maniobras, al medio día, es decir, a las cuatro horas de puesta la señal, se hallaban ya todos en movimiento.

Los vapores *Isabel II*, *Colón* y *Vasco Núñez* tomaron a remolque, como estaba previsto de antemano, al navío *Reina*, fragata *Cortes* y corbeta *Villa de Bilbao*, practicándose todas las operaciones con una actividad digna de elogio. Los buques formaron en dos columnas, y en este orden me dirigí a franquear la bahía de Algeciras. A las tres de la tarde, libre de puntas, hice rumbo al O, cuarta al NO, para desembocar, ganando sobre la costa de África. Los remolcadores llegaron a un andar de cinco millas con el viento fresco en popa, a excepción del *Vasco Núñez*, que solo arrancó cuatro a la *Bilbao* en las mismas circunstancias. En el Estrecho, viento al E fresquito y mar llana. A la una de la noche estaba sobre el cabo Espartel, y goberné a largo de costa. Desde que estuve al O del cabo, se llamó el viento al NE y empezó a sentirse mar del NO. Experimenté fuertes corrientes al O, que me obligaron a enmendar el rumbo más al S. Amanecí en el paralelo de Arcila, y a las ocho de la mañana avisté la población de Larache, a cuyo fondeadero me dirigí. Llamó a esta hora el viento al SE flojo y aumentó la mar del NO. Di por telégrafo la orden de acoderarse en una línea NE-SO, la fragata *Princesa*, de mi insignia, y seguidamente el *Reina*, *Blanca*, *Bilbao*, *Cortés* con sus vapores remolcadores. Los otros buques debían franquearse sin dar fondo.

Para que esta línea quedase en la posición que me había propuesto (véase el plano adjunto), me adelanté con la *Princesa* a colocarme convenientemente, lo que conseguí a las once y cuarenta minutos de la mañana, en que quedé acoderado, recibiendo desde las once y veinte, en que estuve a tiro, el fuego del enemigo. Para ocupar mi puesto con la *Princesa*, tuve que costear muy atracado a la barra, que estaba completamente cerrada, tomando posición en las seis brazas.

Tan luego como estuve acoderado, rompí el fuego contra las dos baterías que hay al O de la población, y hasta las doce estuve batiéndolas solo, pues para marcar bien la línea a los otros buques, me adelanté bastante espacio, empleando todo el andar de la *Princesa*, muy superior al de los remolcadores y remolcados.

Durante este tiempo había ido entrando mucha mar de leva, que aumentó en gran manera al acercarme a tierra.

Al medio día tomaron su puesto el *Isabel II* y el *Reina*, y seguidamente la *Blanca*, verificándolo poco después la *Cortes* y *Bilbao* con sus remolcadores y los buques sueltos que eran el *Vulcano*, la *Ceres*, la *Buenaventura* y la *Edetana*, rompiendo todos el fuego según iban ocupando sus posiciones. El espacio reducido en que se maniobraba, la mar gruesa de través y lo largo de los remolcadores dificultaban la operación de acoderarse los buques, pero sus comandantes maniobraron a mi entera satisfacción, ocupando sus puestos con pericia bajo el fuego de las baterías enemigas, a distancia de unos cuatro cables de ellas, y lo más inmediato posible todos los buques.

Acoderados como nos hallábamos en una línea NE-SO, la mar gruesa del NO era completamente de través, y los balances violentos no permitieron al *Reina* hacer uso de su primera batería (la baja y de mayor calibre). Las *Cortes* y *Bilbao* solo pudieron hacer con sus bajas la cuarta parte de los disparos que con las del alcázar y castillo, notándose en los demás buques la misma dificultad. Sin embargo de todo, el fuego se mantuvo muy vivo y se logró acallar el del enemigo, que solo hacía disparos cuando los repetidos balances hacían cesar algo el de los buques. Estos se batían en tan malas circunstancias como lo hubieran hecho en la mar corriendo un tiempo. El manejo de la artillería con tales condiciones honra sobremanera a los equipajes [dotaciones], que se condujeron con la mayor pericia y llenando cumplidamente mis deseos, a pesar de ser en su mayoría gente recién entrada en el servicio. A las doce y media se llamó el viento al SO, que aunque flojo, por el cariz y la opinión de los prácticos, me inspiró desconfianza y me hizo comprender la urgente necesidad de poner a salvo del temporal que podría sobrevenir a los buques remolcados, que hubieran quedado muy comprometidos con el viento de travesía. Continué, sin embargo[,] el combate hasta la una y veinte en que, acumulando la mar por momentos y siendo por tanto más violentos y repetidos los balances, hice señal de levar y dar la vela por considerar también cumplido el objeto del ataque. La maniobra indicada fue ejecutada por todos con inteligencia, sin dejar de hacer fuego mientras mareaban, demostrando el comandante del navío *Reina* en esta ocasión la justicia del concepto que disfruta como hombre de mar. Los enemigos jugarían de 30 a 35 cañones, bien servidos según sus punterías.

A las dos de la tarde concluyó el combate, y ordenando la misma formación en dos columnas, goberné al NO para franquear de la costa a los buques que carecen de movimiento propio. La mar era tan tendida a las cuatro de la tarde como la había experimentado sobre Larache a las dos, lo cual me demostró que había permanecido acoderado hasta el momento que fue posible. Tuve en este buque un cabo de mar muerto y ocho individuos más entre heridos y contusos. En los otros

buques hubo algunos de los últimos, debiendo ser amputado de una pierna un herido del navío *Reina*.

Ha sido inmejorable el comportamiento de las dotaciones, a las que han dado un ejemplo digno de elogio sus comandantes y oficiales. El primer maquinista de la *Princesa*, Mr. John Palmer, después de fondeado y acoderado el buque, pidió y obtuvo permiso para manejar un bombero [cañón] de la batería. El TN de Ingenieros Blanco, estuvo siempre en puestos de honor.

Con las apariencias del viento al O y la gran mar de leva del NO, juzgué indispensable navegar hacia el Estrecho y lo hice así por la noche, notando, según ganaba latitud, que el viento rolaba al N y NE».

Bombardeo de Arcila

«Hallándome en la amanecida sobre cabo Espartel con viento al EN y menos mar del NO, determiné hacer rumbo al S, para batir los fuertes de la población de Arcila, cuya operación dispuse fuera por contramarcha, formando una línea de las dos columnas y dejando para flanquear las tres goletas de hélice y el vapor *Vulcano*.

Formada a las doce de la mañana la línea de combate, quedando a barlovento los cuatro buques flanqueadores, goberné a atracar los arrecifes que a dos cables despide Arcila, marchando a la cabeza con el *Princesa de Asturias* por un brazaje de 7'5 a 8 brazas.

Me siguieron la *Blanca*, el *Isabel II* con el navío *Reina*, el *Colón* con la *Cortés*, y el *Vasco Núñez* con la *Villa de Bilbao*, colocándose al N los flanqueadores, que con granadas hicieron un vivo fuego durante dos horas y media.

Todos los buques repitieron este movimiento dos veces más, y a las tres y quince hice cesar el fuego, después de haber causado mucho daño a la población, en la que se declararon algunos incendios, y de haber apagado el fuego del enemigo que sostuvo al principio con 11 cañones, y arruinando con destrozos visibles un torreón y las demás murallas. Los habitantes abandonaron la población».

Fin de la misión

«A tres millas de Arcila llamé a bordo a los comandantes para coordinar el ataque a Salé y Rabat, dándoles instrucciones convenientes para maniobrar en caso de cambio de tiempo. A las cinco de la tarde mandé a Cádiz la *Buenaventura* a que remediase las averías de sus colisas y llevara noticias, y poco después envié asimismo al *Vulcano*, que había partido el bauprés y el mastelero de velacho en un abordaje con la *Bilbao*.

Al anochecer está el viento al NE flojo y había alguna mar del NO, seguí al S no obstante, deseoso de alcanzar a Salé y Rabat, a pesar de estar convencido de que por poca que fuese la mar en el paralelo de Espartel o Arcila, sería muy grande en Larache y mayor aún en Rabat.

A las nueve de la noche aumentó considerablemente la mar de leva, y entabló el viento al NO fresquito. No quise aún desistir de mi expedición a Rabat, pero viendo que a eso de las once era la mar siempre tendida y el viento de afuera, y que si esperaba más tiempo podía llegar el caso de no poder los remolcadores

sacar a barlovento a los remolcados, hice señal de rumbo al N. En esta posición y arreglado a tres millas el andar de la *Princesa*, tuve que parar frecuentemente para aguardar al *Vasco Núñez*, que apenas arrancaba dos millas a la *Villa de Bilbao* y al *Isabel II*, que apenas llegaba a hacer andar tres al navío *Reina*, convenciéndome prácticamente de que, por poco que fuese el viento de proa y la mar que se experimentase, serían inútiles los esfuerzos de los comandantes de estos vapores para sacar adelante a sus remolcados.

Amanecí 18 millas al OSO de cabo Espartel, y montándolo a las once, me dirigí a Algeciras, donde he fondeado con todos los buques a las seis de la tarde.

Al concluir el diario de mis operaciones, debo dejar consignado que estoy plenamente satisfecho del inmejorable comportamiento de los comandantes, oficiales y tripulaciones de todos los buques y del de los jefes y oficiales de la plana mayor de la división, lo cual he dispuesto se haga saber en la orden del día.

A bordo de la fragata *Princesa de Asturias* en la bahía de Algeciras, 26 de febrero de 1860, José María de Bustillo».

Las escasas bajas

Vienen recogidas en la adjunta «Relación de los muertos y heridos habidos en el bombardeo de la ciudad de Larache el 25 de febrero de 1860».

— Fragata *Princesa de Asturias*

- grumete Vicente Salgado, muerto
- cabo de mar Vicente Ripoll, herido
- ordinario Antonio Manen, herido
- grumete Bartolomé Zaragoza, herido
- soldado Francisco González, herido
- soldado José Casal, herido
- soldado Miguel García, herido.

— Navío *Reina Isabel II*

- soldado Francisco Terón Fuentes, herido
- marinero preferente José María Suárez, contuso
- marinero preferente Francisco Conde, contuso.

— Fragata *Blanca*

- segundo carpintero Gabriel Cervantes, contuso.

Como puede advertirse, la mayor parte de las bajas se produjeron en el buque insignia, por cuanto fue el que más tiempo permaneció en combate, al principio a solas. De la relación parece desprenderse que en el bombardeo de Arcila no se registraron bajas.

Los daños y averías sufridos por los buques

Fragata *Princesa de Asturias*: seis balazos en el costado de babor, otro en el penol de babor de la verga de trinquete, que le causó averías de consideración, otro en el palo mayor a cinco pies de la cubierta, otro en el guindaste mayor, otro en la cubierta, otro en el cabillero mayor de estribor, un varón del timón inutilizado por un balazo, cinco batiportes de la batería principal en la banda de babor hechos pedazos por las balas, el jardín de popa de dicha banda desbaratado, las tablas de la batayola de la misma banda aventadas y rajadas, diversas maniobras cortadas por las balas.

Fragata *Blanca*: diversas averías de poca consideración, un anclote perdido y dos cañones inutilizados.

Fragata *Cortés*: un balazo partió la carabina del timonel que estaba gobernando, desfondó un tablón de la cubierta y rompió los mamparos de la cámara alta y del jardín de estribor; otro balazo cortó la braza de juanete de proa.

Vapor *Isabel II*: un balazo en la línea de agua a la banda de babor, que atravesó el costado, cerca de las calderas de popa; otro en el tambor de estribor, sobre el camarote del primer maquinista; otro debajo de la escala del portalón de babor; otro que partió el motón del amantillo de babor de trinquete y astilló el botalón de ala; tres más que rompieron alguna cabullería; otro en la verga de gavia, cerca del penol de estribor, tres botes tuvieron ligeras averías, así como la colisa de popa, que se descentró y partió el mallete delantero.

Vapor *Vasco Núñez de Balboa*: averías muy ligeras y de escasa entidad.

Llama la atención que no se tengan noticias de los daños sufridos por los demás buques de la escuadra, circunstancia particularmente llamativa en el caso del navío *Reina Isabel II*, pues por su mayor tamaño debió de llamar la atención de los artilleros enemigos.

La «Relación» concluye afirmando, como era de esperar, que «la mayor parte de las averías han podido ser remediadas con los recursos de a bordo». Va firmada por el mismo Bustillo en Algeciras el 29 de febrero (10).

El gasto de municiones

Según parte del mismo, sin haber recibido los estados del vapor *Vulcano* ni de la goleta *Buenaventura*.

BUQUES	LARACHE		ARCILA		TOTAL
	<i>Granadas</i>	<i>Balas</i>	<i>Granadas</i>	<i>Balas</i>	
Navío <i>Isabel II</i>	64	235	97	465	861
Fragata <i>Princesa de Asturias</i>	–	389	62	229	680
Ídem <i>Blanca</i>	54	247	45	175	521

(10) *Crónica Naval de España*, 10 de marzo de 1860, pp. 99-108.

Ídem <i>Cortés</i>	23	142	32	160	357
Vapor <i>Isabel II</i>	49	9	49	7	114
Ídem <i>Colón</i>	8	5	13	16	42
Ídem <i>Vasco Núñez de B.</i>	12	25	17	31	95
Corbeta <i>Villa de Bilbao</i>	68	110	76	137	391
Goleta <i>Ceres</i>	9	7	31	84	131
<i>Edetana</i>	4	16	36	70	126
TOTALES	291	1.185	458	1.382	3.316

Es de destacar que Arcila, objetivo secundario, sufrió un castigo mucho mayor que Larache. Seguramente esto obedeció al estado de la mar, el cual provocó que el bombardeo sobre Larache fuera bastante más corto. Sin embargo, fue aquí donde, casi exclusivamente, se produjeron las bajas españolas, al ser el de Larache un puerto mucho mejor defendido.

Nótese, por otra parte, que las piezas españolas son de a 32 y a 68 libras, excepto unas pocas del navío, con algunas de a 56, lo que muestra una clara superioridad artillera frente al enemigo, cuyos calibres oscilaban entre el 36 y el 18 y que, por otra parte, según se deduce de los impactos, tiró exclusivamente con bala, mientras que la escuadra de Bustillo disparó también granadas (11).

Mayores empeños

En la orden general de Bustillo del mismo 29 de febrero se encomia el comportamiento de todo el personal de la Escuadra y se señala: «... al tener el honor SE de hacerlo así presente al gobierno de SM, se ha considerado en el deber de asegurarle que si los eventos de la guerra exigiesen días de mayor prueba, la Reina y el país podían estar seguros de que la Marina llenará siempre su deber».

La alusión no era tanto por los frustrados bombardeos de Salé y Rabat cuanto por Tánger, el objetivo codiciado por los españoles y vetado por Gran Bretaña, que se sabía muy bien defendido por baterías y cañones provistos por los británicos, como ya hemos dicho. Pues bien, Pedro Antonio de Alarcón aporta un testimonio tan apasionado como interesante en su conocida obra (12):

«Por fortuna, antes de venir a bordo de este vapor, que ha de conducirnos a Cádiz, hemos estado una hora en la fragata *Princesa de Asturias*, de la insignia del general Bustillo...

(11) José M.^a de Bustillo ascendió a teniente general de la Armada poco después. Como recompensa especial, se le dio el título de conde de Bustillo. Por comparación, Prim, que ya era conde de Reus, recibió el título de marqués de los Castillejos, y O'Donnell, el de duque de Tetuán, de rango aun mayor.

(12) *Diario de un testigo de la guerra de África*. Ediciones Aqueronte, Madrid, 2005, pp. 524-525.

¡Allí se ha fortalecido nuestra fe! Todos los comandantes de los buques surtos en la rada se hallaban en la cámara del general...

Hemos hablado largamente de la cuestión de la paz y de la guerra, y todos sin excepción de uno solo, han opinado como el ejército de tierra... ¡Oh, la verdad cundirá y llegará a lucir a los ojos de toda España!

Sin embargo de pensar así, la marina, como el ejército, se prepara para el ataque a Tánger. Solo que la Marina no dice, como el Ejército: ¡Triunfaremos en la lucha!, sino esta otra frase, mucho más sublime: ¡Pereceremos en la demanda!

Y es que nuestra escuadra no basta a sostener el fuego de las magníficas fortificaciones de Tánger, cuajadas de baterías... Conócenlo así nuestros marinos y por eso nos decían hace poco:

— Nosotros calculamos perder la mitad de la gente y dos terceras partes de los barcos dentro de aquella bahía..., pero será muy adentro... ¡Y uno solo de nosotros que quede con vida penetrará en Tánger con la bandera española en la mano! El honor de la Marina consiste hoy en perecer... ¡Solo así podrá resucitar!

Estas palabras del general Bustillo me han recordado aquellas otras de O'Donnell: "Si me pierdo, digan ustedes que me busquen en el desierto de Sahara".

¡Oh! ¡España ha vuelto a ser España! ¡La raza de Hernán Cortés y de Gravina reaparece sobre la escena!

Quiere decir esto que siempre tendremos grandes capitanes... ¡Así nos diera Dios grandes políticos!».

Puede parecer todo esto muy acorde con el clima emocional con que se vivió la guerra en España, pero que no eran arrebatos retóricos de un escritor romántico ni bravuconadas de camarote se encargó de demostrarlo Méndez Núñez y su escuadra seis años después, frente a El Callao y afrontando riesgos aún mayores.

Conclusión

Aún tuvo oportunidad la Armada de distinguirse otra vez, ahora con la destacada actuación de la Infantería de Marina, cuyo 6.º Batallón, al mando del teniente coronel Federico Salcedo de San Román, se condujo de manera inequívocamente heroica en la decisiva batalla de Wad Ras, que procuró a los tenientes Félix Angosto y Virgilio Cabanellas, así como al subteniente José Sevillano, sendas Laureadas de San Fernando e hizo merecedores de ascenso a otros cuatro tenientes, seis subtenientes y un sargento (13). Dicha victoria compelió al sultán a solicitar la paz, para lo que se reunió el 26 de marzo con O'Donnell, con quien negoció el tratado de Tetuán, firmado el 26 de abril de 1860.

La máxima con que usualmente se ha caracterizado este episodio («una guerra grande y una paz chica») parece destilar frustración, pero lo cierto es que, según demuestran estudios más recientes y ponderados, no influidos por las irrealistas expectativas de la época, ni la guerra fue tan grande ni la paz tan

(13) RIVAS FABAL, *op. cit.*, p. 179.

chica. De hecho, el tratado de Tetuán fue muy ventajoso para España, y si no colmó las expectativas un tanto ingenuamente puestas en él, lo cierto es que la posición española en Marruecos se reforzó ostensiblemente. Los problemas fronterizos se redujeron y la indemnización fijada fue respetable, por no mencionar otros flecos de menos enjundia. Por lo demás, a partir de ese momento, España adquirió el estatus de potencia interesada en el porvenir de Marruecos a la que no se podría marginar en el futuro.

Fueron las sucesivas crisis políticas que sacudieron España seguidamente, en el llamado «sexenio democrático», las crecientes injerencias de otras potencias y la decadencia evidente del reino marroquí las causas de que dicho tratado no se cumpliera íntegramente y de que continuaran los problemas y los incidentes, o se demorara la cuestión de la cesión de «Santa Cruz del Mar Pequeña», luego Territorio de Ifni (14).

En cualquier caso, la Guerra de África fue el primer conflicto internacional serio en que la Armada española tuvo oportunidad de evidenciar su renacer, tras el doloroso eclipse de los años de Fernando VII y de las convulsiones de las ulteriores regencias. Y, pese a la relativa modestia de lo logrado, supuso la primera y palmaria demostración de que se estaba en el buen camino, no solo en lo material, sino también en lo que al renacer del espíritu nacional se refiere.

(14) Sobre la última contienda en Marruecos en el siglo XIX, véase RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La Guerra de Melilla en 1893*. Almena, Madrid, 2008.

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (II)

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ
Licenciado en Filología Hispánica

*Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa
eran gentes sabias en el arte de navegar y esforzados en las batallas
marinas, y tenían naves y aparejo para ello, y en estas tres cosas eran
más instructos que cualquier otra nación del mundo*

Antonio de NEBRIJA

Resumen

En este artículo se habla de la expedición de García Jofre de Loaísa y de los vascos que tomaron parte en ella. Se dirige nuestra mirada a dos personajes clave de nuestra historia: Andrés de Urdaneta y Miguel López de Legazpi. Ponemos el acento en el Tornaviaje y en la gesta que llevaron a cabo en Filipinas. Concluye este trabajo haciendo referencia a los vascos que participaron en el descubrimiento y colonización del Nuevo Mundo.

Palabras clave: Andrés de Urdaneta, García Jofre de Loaísa, Juan Sebastián de Elcano, Miguel López de Legazpi, Sebastián Vizcaíno.

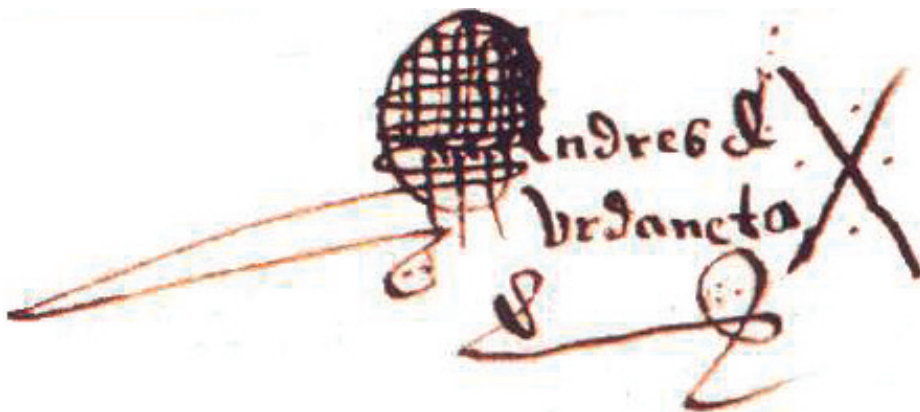
COMIENZA esta segunda parte con la misma cita de Antonio de Nebrija que se empleó en la primera, y se recuerda que en ella hablamos de la Armada de Vizcaya, del período en el que gobernaron los reyes Fernando III el Santo y Alfonso XI, los Reyes Católicos y Carlos I. Pasamos revista a figuras como el Gran Capitán (1), el conde de Oliveto y Juan Sebastián Elcano, con quien concluíamos la primera parte de este trabajo sin haber hablado de la expedición en la que falleció.

(1) ÁLVARO OCÁRIZ, J.A.: *El Gran Capitán*. Desirée Ediciones, Pamplona, 2015.

La expedición de Loáisía

En 1522, Carlos I decide formar una flota para apropiarse de las islas Molucas. En 1525, esta expedición se hace a la mar. La formaban siete naves y estaba capitaneada por fray García Jofre de Loáisía, a quien auxiliaba como segundo jefe Elcano (2). Como ayudante de este, a su vez, encontramos a Andrés de Urdaneta, de quien hablaremos más adelante.

Los motines, la desertión de dos de las naves y los daños que sufrieron las restantes hirieron de muerte la empresa. Los temporales terminaron por deshacerla. Murió Loáisía, el jefe de la expedición, y fue nombrado general Juan Sebastián de Elcano, ya muy enfermo, que falleció pasados cinco días. Andrés de Urdaneta fue uno de los testigos que firmaron su testamento.



Firma de Urdaneta en el testamento de Elcano (3)

Además de Elcano y Urdaneta, fueron varios los vascos que tomaron parte en esta aventura. Elcano, como guía y técnico, había contratado a amigos y parientes suyos. Participaban además (4) el citado Andrés de Urdaneta, piloto, de Villafranca de Ordizia, en Guipúzcoa; Martín de Uriarte, piloto; el presbítero Juan de Areyzaga y Guevara, primo del capitán del patache *Santiago*, Areyzaga; Diego de Ortiz Orue; Diego de Vitoria; Martín Iñiguez de Carquízano, de Elgoibar; Martín García de Carquízano, sobrino o hermano del anterior; Toribio Alonso de Salazar, de Las Encartaciones; Andrés de

(2) Sobre esta expedición, recomiendo leer ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, J.M.^º: *Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaisía a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España*. Universidad de Murcia, 2003.

(3) <http://www.andresurdaneta.org/urdaneta500/de/firma-de-urdaneta-en-el-testamento-de-elcano.asp?nombre=1906&cod=1906&sesion=1>

(4) VV.AA.: *Gran enciclopedia vasca*. Auñamendi, Bilbao, 1966.

Gorostiaga; Joanes de Zabala y Andrés de Aleche; Martín de Somorrostro, Martín Vizcaíno, Bartolomé Vizcaíno y Juan de Gorri; Martín Pérez de Elcano y Antón Martín de Elcano, hermanos de Juan Sebastián; Orduño de Alango, piloto del patache *Santiago*, de Getxo o Portugalete. Vamos a hablar de tres de ellos: Juan de Areyza, Toribio Alonso de Salazar y Martín Íñiguez de Carquízano.

Juan de Areyza

No se sabe con exactitud cuándo ni dónde nació (¿1500?-¿1535?). Se le cree natural de Zumaya o de Urretxu. Era presbítero beneficiado de la iglesia de San Pedro de Zumaya. Pasó a las Indias en 1525, como capellán de la expedición (5). Al atravesar el estrecho de Magallanes, las naves sobrevivientes se dispersaron. El patache *Santiago*, al mando de Guevara, se aproximó a las costas del virreinato de Nueva España, a la altura del actual México. No quedando botes a bordo, Areyza intentó llegar a tierra dentro de un cajón. Al final tuvo que ganar la costa de Tehuantepec nadando. Una vez los marineros en tierra firme, Areyza emprendió el camino a México para dar cuenta de su viaje al recién nombrado virrey de Nueva España, Hernán Cortés, a quien la llegada de Areyza y los suyos causó una gran impresión.

Cortés lo recibió con grandes muestras de distinción y afecto. Se admiró del relato de las peripecias y desgracias acaecidas a la expedición. Por eso, ordenó que se preparase otra a la costa occidental de Nueva España, a las órdenes de Álvaro de Saavedra, para que acudiese en socorro de los restos de la maltrecha armada de fray Jofre García de Loáisía.

El guipuzcoano Areyza regresó a su tierra en 1535. Parece que fue rehabilitado como beneficiado de San Pedro de Zumaya (6), según el escritor José de Arteche, quien indica la existencia de una obra inédita: *Noticias históricas relativas a Juan de Areyza, clérigo-navegante, recopiladas por D. Juan de Belaustegui*, secretario del Ayuntamiento de Urretxu.

Toribio Alonso de Salazar (s. xv-1526)

Este vizcaíno (7) fue otro de los vascos que tomaron parte en esa expedición. Nació en Las Encartaciones. Fue nombrado tesorero de la nao *San Lesmes*.

Tras el fallecimiento de Loáisía el 30 de junio, se hizo cargo del mando Juan Sebastián Elcano, que como ha quedado dicho falleció cinco días

(5) *Enciclopedia general del mar*. Garriga, 1968.

(6) ARTECHE, J.: *Cuatro relatos*. Ed. Gómez, Pamplona, 1959.

(7) ALZUGARAY AGUIRRE, J.J.: *Vascos universales del siglo xv*. Encuentro, Madrid, 1988.

después. Salazar asumió la capitania general de la expedición el 6 de agosto, siendo su primer acto en la jefatura enterrar con honores al fallecido Elcano. Salazar tomó el mando de la nave *Santa María de la Victoria*, única embarcación superviviente, y capitaneó la expedición. En su corta jefatura, sin embargo, se encuentra un gran logro, ya que Salazar fue el primer europeo en descubrir, el 21 de agosto de 1526, las islas Marshall (8). Tras dejar la isla de Guam, la salud de Salazar se deterioró aceleradamente y falleció, el 5 de septiembre de 1526, víctima del escorbuto, que acabó también con la mayoría de la tripulación.

Martín Íñiguez de Carquízano (s. xv-1527)

Guipuzcoano era, nacido en Elgoibar, inició la expedición de Loaísa a las Molucas con el cargo de alguacil mayor. Durante la travesía fue nombrado contador y tesorero. A la muerte de Salazar, se le eligió capitán general de la expedición (9). Se encargó del mando en momentos difíciles, probando en el desempeño de su misión las relevantes cualidades que poseía, de las que hizo gala en las luchas contra los indígenas y en las pugnas con los portugueses. Murió envenenado por el tósigo que le preparó el portugués Baldoya en un banquete al que le había invitado con este fin. Este suceso tuvo lugar en la isla de Tidore en 1527.

El 12 de julio de 2007, el periódico donostiarra *El Diario Vasco* se hacía eco de la vida de este marino:

«Hoy hace 480 años que murió envenenado en Tidore, un enclave situado en las lejanas islas Molucas (Indonesia), el navegante elgoibarrés Martín Íñiguez de Carquízano. Soldado, navegante y aventurero, forma parte de un linaje del que salieron personajes que se hicieron con un lugar en la historia de España, como Martín Sánchez Carquízano, secretario de Cámara de los Reyes Católicos, Sebastián, veedor de los Reales Ejércitos, que murió peleando contra Malta, o Juan Martínez, capitán de un galeón en la expedición de Magallanes.

Pero, sin lugar a dudas, quien tuvo una vida más azarosa y aventurera fue Martín Íñiguez de Carquízano, miembro destacado de la expedición del Comendador Loaísa a las Molucas y, según algunos historiadores, capitán de la compañía formada en Elgóibar para defender Fuenterrabía del sitio al que los franceses sometieron a la localidad fronteriza el año 1521 y que se saldó con su rendición el 18 de octubre del mismo año. Cuatro años después, en concreto el año 1525, Martín Íñiguez de Carquízano vuelve a hacer acto de presencia en los anales de la historia como miembro de la expedición que el comendador García Jofre de Loaísa había organizado con destino a las islas Molucas, y en la que también participaban otros navegantes vascos como el propio Juan Sebastián Elcano o Andrés de Urdaneta.

(8) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.

(9) *Gran enciclopedia vasca*.

El objetivo era llegar hasta estas remotas tierras en busca de las codiciadas especias, pero para ello iban a tener que hacer frente a los peligros del mar, a la amenaza de los pobladores de las tierras que iban a encontrarse en su recorrido, y al ejército portugués que, al igual que los españoles, pugnaba por hacerse con esas mismas riquezas. Todo ello, además, en un viaje que tenía previsto durar varios años y que se presentaba con escasas garantías de éxito para buena parte de los que componían la expedición. A pesar de ello, el 17 de julio de 1525, siete navíos ocupados por 450 hombres abandonaron el puerto de La Coruña empujados por el ansia de gloria y riqueza. No fueron pocas las penalidades que tuvieron que vivir los oficiales y miembros de la tripulación durante la travesía del Atlántico y, en especial, al adentrarse en el Océano Pacífico. Poco antes de atravesar el estrecho de Magallanes, la expedición ya sufrió su primera baja, con el hundimiento del galeón *Sancti Spiritus* que capitaneaba Juan Sebastián Elcano, que salió indemne del naufragio.

Semanas después, la *San Gabriel* perdió el rumbo y decidió volver a España al no encontrar al resto de la flota, arribando al puerto de Bayona el 28 de mayo de 1527. Finalmente, la lista de bajas se incrementó con pérdida de *La Anunciada*, embarcación capitaneada por Pedro de Vera que desapareció sin dejar rastro.

Motín

La menguada flota perdió a dos de las cuatro unidades que le restaban, la nao *San Lesmes* y el *Santiago*, el 1 de junio de 1526 a raíz de una fuerte tormenta. La tripulación del *Santiago* logró llegar a tierras de México y buena parte de sus miembros consiguieron salvarse. Los que no tuvieron tanta suerte fueron los componentes de la tripulación del *San Lesmes*, que desaparecieron en el mar sin dejar ninguna huella.

Estas penalidades se cobrarían también su tributo en forma de vidas humanas. La marinería se vio diezmada, pero tampoco los oficiales se libraron del cruel destino de la expedición. Así, el 30 de julio de 1526, un año después de la partida, murió el Capitán General de la Armada, García Jofre de Loaisa. Su lugar pasó a ser ocupado por Juan Sebastián Elcano que, a la sazón, también se encontraba enfermo, y moriría cinco días después, dando paso en la capitanía a Toribio Alonso de Salazar por elección de la propia tripulación. Pero su mandato duró poco más de un mes ya que el 13 de septiembre también moría, siendo elegido para dirigir la tripulación el elgoibarrés Martín Íñiguez de Carquízano.

Llegada a las Molucas

Para entonces, solo continuaba en la expedición una de las siete embarcaciones que había[n] partido de La Coruña, la *Santa María de la Victoria*, pues la otra superviviente, la *Santa María del Parral*, había encallado en la isla de Cebú a consecuencia de un motín en el que murió su capitán, Jorge Manrique de Nájera.

A pesar de lo delicado de la situación, el capitán Martín Íñiguez de Carquízano siguió adelante en su empeño, llegando a alcanzar las costas de Mindanao y la isla de Cebú, así como el archipiélago de las Célebes, y arribando a las ansiadas islas Molucas, en las que terminaría por encontrar la muerte, el 29 de octubre de 1526.

El veneno portugués

Durante su estancia en la actual Indonesia, Carquízano se encontró con la oposición de los portugueses. Las dos potencias navales de la época codiciaban las especias que ofrecían con profusión los lejanos mares del sur y ponían todo su empeño en la consecución de este objetivo. El enfrentamiento no se hizo esperar al reclamar Carquízano a los portugueses que se encontraban instalados en las islas Molucas que abandonaran aquel territorio al considerar que aquellas tierras e islas caían dentro de la demarcación del rey de España. Los portugueses no aceptaron estas peticiones y conspiraron para acabar con el capitán algoibarrés, que moriría envenenado por Fernando de Baldada, factor de la fortaleza del rey de Portugal, el 12 de julio de 1527».

Domingo de Arriola

Dejamos la expedición de Loáisía para hablar de un nuevo marino vasco, nacido en Deva (Guipúzcoa) hacia 1486. El padre Tellechea Idígoras, en un artículo que apareció en *El Diario Vasco* el 7 de agosto de 1963, titulado «Domingo Arriola, un devatarra en los mares de Levante», nos indica lo siguiente:

«Entre los guipuzcoanos que vistieron el hábito de caballeros de la Orden de Calatrava, figura Domingo de Arriola y San Juan de Debaide. A la voluntad de Domingo de Arriola de vivir en la observancia de la regla de la famosa Orden militar, correspondió el emperador Carlos V haciéndole esa merced con cédula del 18 de marzo de 1541. En ella se designa a Domingo de Arriola como vecino de Deva y con el honroso título de *Teniente de Capitán general de las galeras de España* (10).

La probanza de sus méritos corrió a cargo del comendador Ochoa de Isasaga, caballero de Santiago. Llegó este a Mont Real (o Monreal) de Deva el 27 del citado mes y año y echó mano de los oficios de Juan Martínez de Lastur, escribano real y de número de Deva. Domingo de Arriola contaba entonces 55 años; aún le vivía su madre, María San Juan de Debaide. Su padre se llamó Pedro de Arriola; fue piloto de mar y había muerto hacía treinta años. Los abuelos paternos fueron Sancho de Arriola y María Martínez de Andícano; los maternos, un San Juan de Arbe y María Martínez de Debaide.

Los testigos que declaran atestiguan la hidalguía del pretendiente; su familia era de hijosdalgo y gozaba de las libertades, preeminencias y exenciones correspondientes. El candidato no había servido de mayordomo, ni había dado fe de casamiento a ninguna mujer. Sus méritos, bien ganados en los mares de Levante, son destacados por todos. Don Fernando de la Peña, clérigo beneficiado de Deva, lo señala como “hombre muy sano de su cuerpo y dispuesto y sabio”, añadiendo

(10) Tellechea Idígoras, en nota a pie de página, indica en el artículo que «Ramón Seoane Ferrer, en su obra *Navegantes guipuzcoanos* (Madrid, 1908), dice que Arriola prendió al turco Camaray en 1540; se equivoca ciertamente al decir que falleció en el mar peleando contra los turcos en 1540, ya que al año siguiente fue cruzado caballero».

que había sido capitán en muchas batallas contra turcos, moros y franceses, habiéndose portado muy valientemente y armando él mismo por sí fustas y bergantinas. Parecidas cosas dice otro clérigo, beneficiado de Deva, don Domingo Alós de Amilibia; según él, Arriola es “persona muy valerosa, valiente y esforzado y hombre sabio y prudente en el ejercicio de la guerra”.

Llama la atención en el expediente la testificación del anciano Pedro de Lizaola, quien con sus ochenta años firma como obispo de Ripoll (?) (*sic*) —episcopus ripolensis— y vecino de Deva. También él asegura que Arriola es bien dispuesto y valiente y tal que no tiene impedimento para la caballería y para otros ejercicios de guerra.

Este personaje, que parece emerger entre brumas, adquiere consistencia histórica gracias a los datos escuetos que nos proporciona la obra de Eubel-Van Gulik, *Hierarchia ecclesiastica*, II, 256. Pedro de Lizaola se abrió paso en la curia romana de fines del Quattrocento y llegó a ser notario apostólico; en 1500 se le confiere el título de la sede de Trípoli, en la que cuatro años después le sucede un italiano. ¿Cuándo volvió a su tierra este obispo italiano? ¿Qué recuerdos viejos desgranaba de la Italia renacentista, de la corte de Alejandro VI, de las proezas del Gran Capitán? Súplalo el lector con su imaginación.

El más venerable de los testigos es el nonagenario Martín Ochoa de Gárate. Tenía noventa y tres años y se titula “maestre de naos”. Su testimonio es más amplio, aunque concuerda con el de los demás. Afirma el viejo maestre que Arriola era “hombre sano de su persona y de los miembros de ella y persona muy honrada y mucho valiente y sabio en el arte de la mar y de la tierra en los ejercicios de la guerra”. Aun dentro de la sobriedad de un expediente, las palabras medidas de Ochoa de Gárate rezuman evocación de viejas gestas en las que participó con Arriola. Anduvieron juntos en la mar. Él sabe muy bien que Arriola mandó fustas y bergantinas en la parte de Levante y que hizo mucha guerra a turcos y a moros, quitándoles muchas naves.

Este sería el momento de iluminar de algún modo la ejecutoria marinera de Arriola.

A partir del año 1535 arreció la acción naval contra el Islam en el Mediterráneo. El temible Barbarroja, nombrado bajá y jefe supremo de la armada turca, se había propuesto arrojar a los españoles de África y hasta reconquistar Italia y España. Decidido Carlos V a atacar a Barbarroja en Túnez apostó una poderosa escuadra en la que figuran 43 naos de Cantabria, junto a 60 urcas de Flandes, 80 de Málaga y otras de Nápoles. Carlos V embarcó en persona en la galera imperial de Doria. La jornada concluyó con el más resonante triunfo en el verano de 1534. ¿Estaría en la gloriosa jornada Arriola? Seoane le hace participar en el prendimiento del turco Camaray en 1540. En efecto, ese año fue apresado el célebre Arráez Dragut con sus once galeras por la escuadra mandada por Doria y Berenguer de Requesens. Meses más tarde, el general de las galeras españolas, D. Bernardino de Mendoza, obtenía otro notable triunfo naval, haciendo numerosos prisioneros y liberando muchos cautivos. ¿Participó en la acción nuestro devatarra? (11).

Bastaron las declaraciones de cinco testigos para que el escribano Ochoa de Isasaga cerrase las pesquisas, en vista de la notoriedad del caso. Dos días después de iniciado el examen, lo firmaba en Deva, el 29 de marzo de 1541. Con ello abría

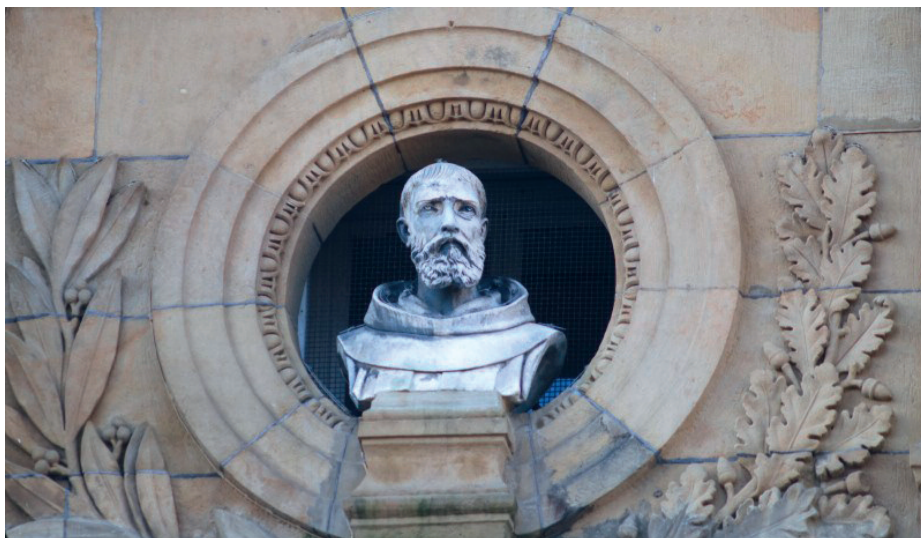
(11) NAVARRETE, A.: *Historia marítima militar de España*. Madrid, 1907.

paso a la concesión del hábito de Calatrava al marino devatarra. Sus méritos militares y su soltería le acreditaban como un digno caballero. En el otoño de la vida dejaba los azares de sus aventuras mediterráneas para entregarse a la observancia de la regla calatraveña. ¿Caminaría con algún Libro de Horas, junto al bravo mar Cantábrico, o a la sombra de la Virgen de Icíar? ¿Consumiría sus últimos días lejos de su villa natal? ¿Le arrastró de nuevo el embrujo de la aventura del mar y murió en el desastre de Argel de octubre de 1541 en el que un furioso temporal dejó sobre la playa 150 buques entre los que figuraban galeones de Cantabria?

En cualquier caso, Domingo de Arriola se merece un puesto en la ilustre galería de hombres de mar de Guipúzcoa y en el cuadro de honor de los hijos de Deva».

La expedición de Urdaneta

A lo largo de las páginas precedentes ha aparecido el nombre de Andrés de Urdaneta (h. 1508-1568), personaje nacido en Villafranca de Oria, hoy Ordizia. Asistió al fallecimiento de Elcano, en cuyo testamento firmó el 26 de julio de 1526. Más de diez años después, por mandato del Consejo de Indias escribía una *Relación de la Armada e viaje que llevó a cabo el Comendador Loaisa a las Malucas*. Es una narración de gran valor geográfico y etnológico en la que describe, sobre todo, la acción en el mar. Pero ¿por qué tardó diez años en poner por escrito esos hechos?



Busto de Urdaneta en la fachada de la Diputación de Guipúzcoa



Caserío Oianguren (Ordizia, Guipúzcoa), casa solariega de A. Urdaneta



Placa que recuerda el nacimiento de Urdaneta en el caserío Oianguren (Ordizia, Guipúzcoa)

Era un superviviente de la expedición de Loaísa. Volvió a España por Lisboa, de donde pudo escapar, pero a expensas de abandonar los preciados papeles que llevaba consigo con la navegación y los derroteros de la expedición. Dio cuenta de todo en el Consejo de Indias y zarpó en 1538 para Nueva España, donde ingresaría en la orden de san Agustín en 1553. En su primera década mejicana fue corregidor en una zona de Michoacán, visitador, con vara de justicia, por orden del virrey, y capitán en la reconquista de Nueva Galicia.

Pero en su alma guardaba la memoria de sus diez años en el Extremo Oriente, decenio épico lleno de aventuras y dificultades en las islas y puertos o fortalezas de Tidoe, Gilolo, Ternate... De los 105 hombres que iniciaron la expedición con Loaísa, solo diecisiete llegaron a las Molucas. Uno de estos supervivientes era Urdaneta. Nueve años más tarde, en 1535, inició su retorno, para llegar a Lisboa en junio de 1536. Había pasado por Java, Malaca, Cochín, Ceilán, el cabo de Buena Esperanza, Santa Elena..., coronando así su vuelta al mundo, como su admirado Elcano. Poseía una gran experiencia de aquellas tierras y mares lejanos. Su fama de cosmógrafo había traspasado los muros del convento, y también los había traspasado su célebre afirmación, con acentos de reto o desafío, de que él sabría volver de Filipinas a México, atravesando el Pacífico, «hasta en carreta». La cosa llegó a los oídos de Felipe II, que le escribió una carta (12):

«Devoto Padre fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín. Yo he sido informado que vos, siendo seglar, fuisteis en la armada de Loaísa y pasasteis el Estrecho de Magallanes, donde estuvisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque ahora Nos habemos encargado a D. Luis de Velasco, nuestro Virrey en esa Nueva España, que envíe dos navíos al descubrimiento de las islas del poniente hacia los Malucos, y les ordene lo que han de hacer conforme a la instrucción que se les ha enviado, y porque, según la mucha noticia que dice que tenéis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendéis, bien la navegación de ella y ser un buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuédeses en los dichos navíos, así para lo que toca a la navegación como para el servicio de Dios señor nuestro. Yo vos ruego y encargo que vayáis en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho Virrey os fuera ordenado, que, de más del servicio que haréis a nuestro Señor, yo seré muy servido y mandaré tener cuenta con ello para que recibáis merced en lo que hubiere lugar.

De Valladolid a 24 de septiembre de 1559

Yo el Rey».

El jefe de la expedición sería Miguel López de Legazpi, paisano de Urdaneta y en cuyo nombramiento debió de influir el agustino. Así puede deducirse de la carta del virrey Velasco (13):

(12) VV.AA.: *El País Vasco y el mar a través de la Historia*. Museo Naval, San Sebastián, 1995.

(13) *Ibidem*.



Busto de Legazpi en la fachada de la Diputación de Guipúzcoa



Casa torre de los Legazpi (Zumárraga, Guipúzcoa)

«Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de guipúzcoa (*sic*), hidalgo notorio de la casa de Lezcano, de edad de cincuenta años y más de veintinueve que está en esta Nueva España. Y de los cargos que ha tenido y negocios de importancia que se le han comendado ha dado buena cuenta, y a lo que de su cristiandad y bondad hasta ahora se entiende, no se ha podido elegir persona más conveniente y más a contento de fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada porque son de una misma tierra y deudos y amigos».



Estatua de Legazpi en Zumárraga, Guipúzcoa

Miguel López de Legazpi (14) había nacido en la localidad guipuzcoana de Zumárraga en 1502. Se trasladó a Nueva España hacia 1528. Se relaciona su llegada con el nombramiento del padre Juan de Zumárraga como obispo de Nueva España. Estuvo vinculado al desempeño de cargos administrativos, lo cual induce a pensar que tuvo una sólida preparación en leyes. Fue secretario en el cabildo y, posteriormente, elegido alcalde. Tuvo un alto cargo en la Casa de la Moneda. También prestó servicio en el tribunal de la Inquisición y en el patronato de un colegio para españoles creado por los padres agustinos.

Fue por esa época cuando llegaron las cartas anteriormente citadas para formar la expedición. Urdaneta se mantuvo tenaz en su idea de que esta no debía dirigirse a las Filipinas, por estar dentro de la demarcación portuguesa, a tenor de lo acordado con Portugal, sino a Nueva Guinea. En esta discusión, la Audiencia actuó con gran secretismo, para que el contenido de sus deliberaciones no llegase a los oídos del agustino. Y así, el 1 de septiembre de 1564, los oidores firmaron en secreto la instrucción que se entregaría a Legazpi

(14) Para dibujar esta semblanza nos hemos valido del *Diccionario biográfico español* de la Real Academia de la Historia.

como capitán general y que no se abriría hasta que la expedición se hallase en alta mar, a unas cien leguas de la costa.

La expedición zarpó el 21 de noviembre de 1564. A los cuatro días se convocó en la nao capitana, la *San Pedro*, a los pilotos, los capitanes, el sargento mayor, el alguacil mayor, los padres agustinos y los oficiales de la Real Hacienda; y, en presencia del escribano Hernando de Riquel, se procedió a abrir el sobre que contenía las instrucciones, en las que se ordenaba —con gran disgusto de Urdaneta— que se pusiera rumbo a las islas de San Lázaro (Filipinas), y no a Nueva Guinea. En febrero de 1565 los expedicionarios llegaron a Filipinas, y el 8 de mayo, Legazpi tomaba posesión de la isla de Cebú.

En las instrucciones entregadas por el virrey se indicaba que, cuando se realizase el primer asentamiento, se enviasen noticias a Nueva España. El 1 de junio de 1565 zarpaba la *San Pedro*, gobernada por Felipe Salcedo y acompañado por Urdaneta.

El regreso de Filipinas a México en 1565 marcó un hito en la historia de la navegación. Constituyó el viaje más largo —7.644 millas, navegando por una ruta desconocida— de los realizados hasta entonces. Impulsados por el monzón de verano, los expedicionarios navegaron al nordeste hasta el 4 de agosto, buscando la corriente del Kuro-Shivo, que los impulsaría hasta Acapulco. Ese día alcanzaron por primera vez los 39° N, en una longitud de 170° O. Posteriormente, descendieron a los 32° N, y volvieron a subir a los 39° 30' N el 4 de septiembre. Aunque estos dos picos extremos prolongaban innecesariamente la navegación, Urdaneta sabía lo que se traía entre manos: intentar verificar la longitud, coordenada imprescindible para cruzar el Pacífico transversalmente. El 18 de septiembre los expedicionarios avistan la isla californiana de Santa Rosa, con lo que culminaban la primera travesía del Pacífico de oeste a este. A partir de ese día, con una tripulación agotada pero no apremiada por el hambre o la sed, descendieron a buen ritmo costeano hasta el destino elegido por Urdaneta: Acapulco, adonde arribaron el 8 de octubre. La vuelta, que discurrió rápida y sin contratiempos y en la que nada se improvisó, derribó el mito de la imposibilidad del Tornaviaje y produjo perdurables frutos que se prolongaron hasta marzo de 1815, en que zarpó el último galeón de Manila (15).

En mayo de 1566, Urdaneta llegó a la corte para dar cuenta de su viaje. Durante su estancia en la misma, para la que se le asignaron tres reales diarios, el guipuzcoano siguió mostrando sus reservas respecto a los derechos de la Corona en su litigio con Portugal. Vuelto a México, en 1568 falleció en el convento de San Agustín de la capital novohispana.

El padre Tellechea Idígoras publicó en *El Diario Vasco* una interesante serie de artículos sobre el tema que nos ocupa. El primero apareció en la edición del 15 de septiembre de 1961 del rotativo guipuzcoano y se titula «Fray Andrés de Urdaneta y Felipe II. A cuatrocientos años de un célebre memorial». Dice así:

(15) MIGUEL BOSCH, J.R. de: art. en *Euskonews*, núm. 211.

«Las cualidades marineras de los vascos gozan de buena prensa. Esta justa celebridad no es una gloria pasajera y de campanario, sino que trascendió hace siglos nuestras fronteras, y encuentra su huequecito en los más variados diarios de viajeros observadores y coleccionistas de noticias. Venturino de Fabbriano, por citar un ejemplo, anotó en un viaje por nuestras tierras en 1571-72, la potencia de nuestras construcciones navales, y nos dedicó este elogio singular: “Estos vascos son en el arte de navegar peritísimos, durísimos y expertísimos en trabajos de mar y mejores que todos los demás navegantes”.

Entre los más famosos hombres de mar es preciso conceder un puesto de honor al gran Fray Andrés de Urdaneta. Invito al lector a leer de un tirón, como lo acabo de hacer yo mismo, el maravilloso relato de su vida escrito por José de Arteche, y a cotejar el heroísmo y las proezas del ilustre guipuzcoano con las de los actuales astronautas. Y lamento, de paso, el escaso conocimiento que, de estas figuras casi legendarias, tiene nuestra juventud, subyugada por otros ídolos y desgraciadamente abandonada a su pobre ejemplaridad.

Urdaneta, apenas superada la infancia, se lanza a la aventura del mar desconocido, bajo la sombra tutelar de Elcano. Cruza paralelos y meridianos inexplorados, y vive, durante diez años de mocedad, horas de gozo o de angustia, difícilmente igualables. Pertenece por derecho propio al gremio de los “durísimos” que menciona Venturino. Podría dar fe de ello, mejor que documento alguno, la cicatriz de su rostro chamuscado.

Pero también se merece el título de “peritísimo y expertísimo”. Su intensa y singular vida marinera por el inmenso Pacífico crea en él un conjunto de rarísimas cualidades de hombre de mar. Gran sentido de observación, conocimiento del cielo y del océano, rapidez en sus reacciones, audacia. Cuando Urdaneta viste el hábito religioso y trabaja como maestro de novicios en México, afina las cartas de marear del espíritu para orientar los derroteros de las almas, pero no se despoja de su pericia marinera. El mar lo atrae irresistiblemente como a todo marino. Y acaso al contemplar la bisoñez de otros menos avezados que él a la dura brega, no se resigna a dejar morir en la infecundidad el tesoro de su experiencia de viejo lobo de mar.

Hace exactamente cuatrocientos años redactó Urdaneta un extenso escrito dirigido a Felipe II y al Consejo de Indias (16). El maestro de novicios tenía algo, mucho que decir; casi la necesidad de descargar su conciencia antes de morir. El título de este raro documento que han acariciado mis manos en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, reza así: *Memoria de las cosas que me parece que será bien que el Rey nuestro señor tenga noticia dellas, para que mande proveer de lo que más fuere servido.*

Urdaneta propone al monarca un maduro proyecto encaminado a reorganizar los asuntos del mar del lejano México. Fundamentalmente, aboga por la conveniencia de fijar en Acapulco, puerto situado en el litoral del Pacífico, el centro de las construcciones navales y del tráfico marítimo, abandonando el puerto de la Natividad. Este último, situado en tierra malsana y despoblada de indios era un auténtico cementerio humano. Oficiales y marineros enfermaban y morían con frecuencia, las subsistencias eran escasas y caras; por falta de operarios se retrasaban las obras de los astilleros. Muchos de los que embarcaban en los galeones estaban ya enfermos y fallecían al hacerse a la mar.

(16) Archivo Histórico Nacional, Documentos de Indias, 175.

Por el contrario, Acapulco ofrecía muchas ventajas según el parecer de Urdaneta: era uno de los buenos puertos naturales de Indias, grande, seguro, muy sano, de buenas aguas y mucha pesca. Abundaba en sus inmediaciones la madera necesaria. Situado en una región más poblada, gozaba de mejores comunicaciones con México, Los Ángeles, Veracruz... y facilitaba la tarea titánica de enlazar ambos mares oceánicos no utilizando como puntos de apoyo Tegoantepeque y el río Guacalqueco, tan llenos de riesgos. Urdaneta conoce muy de cerca los peligros de la playa de Tegoantepeque, la lentitud de arrias y de carreteras, las diferencias de distancias, la violencia del Norte en la navegación fluvial...

Mas su proyecto naval de gran colonizador le impulsa a fomentar la autonomía del puerto de Acapulco. Necesita muchas cosas de la metrópoli: armas ofensivas y defensivas, pólvora, salitre, azufre, coseletes, celadas, morriones, cotas de malla; brea y pez, lonas para las velas, aceite para las lámparas, clavazón y pernos. Sobre todo, mucho hierro. El abundante cobre de Acapulco no es bueno, pues fácilmente revienta la artillería que con él se fabrica: si se llegase a purificarlo, podría proporcionar buenas piezas, más resistentes que las del hierro. Le hace falta también suministro de cartas de marear, astrolabios, hilo de velas y agujas.

Pero se las ingenia para crear fuentes de aprovisionamiento en torno al puerto de base. Con unas pipas de cañamones que se le envían, propone reanudar el cultivo de la planta, perdido por no haberla sembrado. Estima que, con la pita americana, se podrán fabricar buenas jarcias y cables, y propone trasplantes masivos y cultivo de la misma en gran escala. No descuida la repoblación ganadera y ante todo la forestal, porque de esta depende la vida de los astilleros. Es un extraordinario hombre de empresa.

El principal problema es el de la escasez de hombres diestros en marinería. Urdaneta pide oficiales: lombarderos, buena gente de mar, capaz de mandar navíos y marear. Y apunta una idea organizativa importante: que se fuerce a muchos jóvenes “que andan hechos vagamundos”, especialmente a mulatos, mestizos y negros, a aprender los oficios de carpinteros, calafateadores, cordeles, torneros y herreros. Sería preciso gozar de altas atribuciones, otorgadas por el monarca, y de posibilidades de holgada retribución del trabajo, para poder coaccionar a sujetos de la armada, de Guatemala o de Nueva Galicia a reunirse en Acapulco y trabajar para un vasto proyecto de construcción. No lo conocemos detalladamente. Se contenta con mencionarlo, indicando, tan solo que se ocupará detenidamente de la cantidad y del porte de los barcos que se han de construir».

La serie continúa en la edición del día siguiente con «El viaje de retorno del mar océano»:

«La parte más memorable del Memorial de Urdaneta es aquella en la que plantea con minuciosidad la travesía de retorno desde las Filipinas hasta Nueva España: vuelta fatídica e imposible que pagaron con sus vidas quienes se aventuraron a intentarla. Los nombres de las naos *La Trinidad* y *La Florida*, así como los de la expedición de Grijalba, López de Villalobos y Retes, estaban asociados a otros fracasos; mas, en aquellas calendas heroicas, la fatalidad era un estímulo para los valerosos con arrestos para disiparla. Urdaneta era uno de ellos. Esteban de Salazar, agustino como él, contrapone, como en un aguafuerte, la modestia en hablar de fray Andrés con la seguridad con la que afirmaba que “él haría volver, no una nave, sino una carreta”.

Con la ayuda de Dios, el tesorero hijo de Villafranca de Oria se propone acometer una empresa gigante a principios de 1561. Urdaneta traza un itinerario más directo y con algunos firmes puntales. Las islas de San Bartolomé, de Botana, de los Ladrones... ¡cuántas evocaciones de su juventud azarosa, allá por los años de 1526, para fray Andrés! ¡Cuántos recuerdos de gentes diversas, de paisajes encantadores, de costumbres extrañas! Y una obsesión: ¡el agua! ¡Hay agua dulce! Todavía recuerda con viveza las islas de los Ladrones. Son muchas y habitadas por gente desnuda y pobre. Comen arroz, tienen palmas y sal, pescan con anzuelos de concha de tortuga. Llevan un contrapeso especial en sus canoas, traen velas de patatas a manera de las velas latinas.

De zarpar en pleno invierno, nuestro agustino planea navegar derechamente en busca de Nueva Guinea, procurando atravesar con rapidez la línea equinoccial para huir de las temidas calmas. Esta derrota daría oportunidad para costear y descubrir la isla y perfeccionar mapas defectuosos que la suponían mayor de que en realidad era. La tercera ruta propuesta para la primavera del año 1562 sigue la dirección Norte, con el propósito de reconocer la tierra descubierta por Rodríguez Cabrillo, y de lanzarse, más tarde, hacia las Filipinas, aproximándose a las costas de la China y el Japón.

Urdaneta tiene prisa por zarpar. La demora estropearía los navíos puestos a punto, aumentaría las costas, impediría posibles descubrimientos y dificultaría la vuelta. Él quiere que los tiempos prósperos los tomen ya en alta mar, más acá de las islas de los Ladrones, aunque hayan de navegar a fuerza de brazos. Lo espolean otras dos poderosas razones. Una, el temor a que los portugueses tuvieran noticia de la maniobra. Y otra, de gran trasfondo psicológico y vieja experiencia: los naturales de las islas son “algo de mala digestión”, y los españoles, “donde quiera [dondequiera] que están mucho tiempo, suelen dar ocasiones para durar poco la amistad”. En definitiva, se guarda celosamente el secreto del retorno, pero muestra una prisa impaciente.

En aquellas latitudes remotas e inexploradas, cada mañana podía descubrirse tras cendales de brumas marinas, nuevas tierras que añadir a la Corona. Urdaneta desea que el monarca precise su voluntad, caso de que los naturales pidan que se queden con ellos.

Mas Urdaneta, que mezclaba en su fantasía su ciencia cosmográfica con la ansiada gloria sin estrenar de cruzar de izquierda a derecha el mar océano, no pierde de vista a sus posibles competidores. Por noticias del capitán Pedro Meléndez tiene noticia de la gesta francesa de lanzarse desde Terranova, “la tierra de los bacallos”, por el Norte del continente americano, a ganar los mares de China y de la Especería, para volver por la misma ruta y navegar hacia Europa desde Florida. Desea ardientemente que “desde España se intentase de descubrir si es verdad esto”, para poder organizar el copo de aquel Estrecho y una travesía menos costosa desde la metrópoli a las lejanas islas de Oriente. Como ejecutor de todo el plan propone el nombre de Pedro Meléndez y pide las oportunas letras para el virrey don Pedro Velasco, el mismo que en sus despachos a la Corte, califica a Urdaneta como “el más experto y experimentado en la navegación que se ha de hacer, de los que conocen en España la vieja y la nueva”.

Felipe II accedió a los planes del sabio agustino, y este partía de México, en compañía de Miguel López de Legazpi en noviembre de 1564. Hubo de someterse a los planes de sus rivales y, entre otras cosas, tuvo que zarpar del malhadado puerto de la Navidad. Una vez en Filipinas, las instrucciones de la Real Audiencia de la Nueva España convertían a fray Andrés en el jefe de la expedición del viaje

de vuelta y le daban el derecho a escoger la nao apropiada y el capitán que la gobernase. El retorno se hizo secundando las órdenes desconcertantes y originales de Urdaneta. El “Padre Prior”, como lo designa algún cronista, lució sus dotes de cosmógrafo y de piloto. Tras una travesía que le ocupó el verano de 1565, avistaron tierras americanas. Esta vez se impuso la tozudez de fray Andrés. No quiso entrar en La Navidad, sino que pasó al puerto de Acapulco, “mejor puerto” que aquel, dice en su *Diario de viaje*. Con esta proeza, se merecía parcialmente el mote glorioso de su maestro Elcano : *Primus circumdedisti me*.

Arteche comenta la modestia del fraile que se refleja en el tono escuetísimo y brevísimo de su *Diario* de vuelta. Quizá haya algo más. Hacía casi cuarenta años que en Lisboa le habían secuestrado los mapas y papeles de su primer periplo. Ahora la hazaña estaba hecha, pero era mejor archivar el secreto en la memoria y en el corazón».

Tellechea remata la serie sobre la expedición, el 2 de junio de 1968, con «La muerte de Urdaneta»:

«El tres de junio se cumplirán puntualmente los cuatrocientos años de la muerte del ordiciano agustino fray Andrés de Urdaneta. El artífice del imposible retorno de las Filipinas a México emprendía su última singladura sin vuelta posible. Se cerraba el derrotero aventurado y sin rumbo que emprendiera a sus 16 años, cuando embarcó en la *Sancti Spiritus* de Elcano. A sus 60 años había acumulado en su alma una vida intensa, repleta de recuerdos, imágenes, hechos de armas, experiencias náuticas y humanas. También él había dado la vuelta entera al mundo. Terminaba la jornada el viejo lobo de mar y experimentado conocedor de los hombres, enfundado en un sayal agustino y como maestro de novicios. Este incansable viajero y célebre cosmógrafo sabía mucho de las mareas del alma, de los vientos pasionales, de los flujos y reflujos de la vida.

Al cabo de cuatro siglos exactos de su piadoso tránsito, retorna su memoria y reverdece su nombre entre nosotros. José de Arteche, amoroso biógrafo, ha reeditado su delicioso libro. Él lo sigue con amor desde su cuna, tratando de penetrar en su vida azarosa de soldado y aventurero, de hombre de temple y mando, de hondo conocedor de los secretos marinos, de fraile piadoso. Poco sabemos de sus horas postreras. Aún están frescos sus triunfos. Hacía tres años que Legazpi, con todos sus capitanes y hombres de armas, había suscrito un informe al rey con los más encendidos elogios de Urdaneta, “el venerable Padre fray Andrés de Urdaneta” como en él lo llaman. Era el hombre del momento. Por eso celebran sus méritos recalcando sus servicios tanto científicos como técnicos. El era lumbré espiritual y temporal, consuelo y amparo de todos. Aún resonaban los vítores triunfales de México a este antiguo Gagarin audaz, los honores tributados por el Virrey y la Real Audiencia de México. Más tarde, el paso triunfal por la Corte de Madrid en compañía del hijo de Legazpi, la audiencia larga de Felipe II, los agasajos y las consultas del monarca. Urdaneta asombró a los cortesanos por su humildad, desinterés y poca hambre de glorias terrenas. Amó las grandes empresas y no la publicidad.

Quiso concluir sus días como misionero en Filipinas. La obediencia lo retuvo en México. Envuelto en rezos, abnegación y oscuridad preparó los bastimentos para el último viaje. Era preciso calafatear bien la nave de la vida, remediando los entresijos por los que hacía agua. Tras una vida intensa y en una prematura y densa ancianidad, poblada de experiencias, las horas se condensan como en un paso rápido de cinta cinematográfica. Entre el tumulto de las horas variadas de la vida, emergen

con fuerza los recuerdos más vivos y profundos. Arteché evoca estas horas melancólicas: “Acaso en sus últimas horas, antes de amanecerle los primeros resplandores de la paz definitiva, volvieran en retrospectivas lejanías a pasar por su imaginación, entre otros muchos recuerdos, la grandiosa severidad de los paisajes magallánicos, los últimos extremos de la vida de su maestro inmortal Juan Sebastián Elcano, en medio de la espejeante y líquida inmensidad; sus arriscados años juveniles en las islas maravillosas del mar del Sur; sus luchas con los indios en las maniguas guatemaltecas, los volcánicos contornos de la isla Santa Elena, el imponente promontorio del Cabo de Buena Esperanza, la incomparable y luminosa bahía de Lisboa, el vaho ardiente de las costas del Índico, los felices y lejanos días de la infancia en su Guipúzcoa natal de los brumosos horizontes, indicio de sus andanzas por los inciertos y arriesgados caminos de la vida”. En esta evocación admirable hay que hacer un hueco para un nombre querido y turbador, para Gracia de Urdaneta, la hija del soldado mozo y de alguna india del Gilolo o Maluco.

Un nombre que era una herida cicatrizada de la carne y del espíritu y que solo podía recibir ese bálsamo que mana del corazón humano como un don postrero, precisamente porque implora para sí el mismo regalo del cielo: la misericordia. Barlovento y sotavento, los vientos del bien y del mal, jarcias tensas y velas extendidas al soplo misericordioso de Dios. Urdaneta concluía las millas precisas de su vida, mar adentro de su alma, el tres de junio de 1568».

Respecto a Legazpi, indicaremos que el 24 de junio de 1571 fundó la ciudad de Manila. Al año siguiente, el 20 de agosto de 1572, falleció. Se dice que su muerte fue repentina e inesperada, de resultas de un infarto provocado por la indisciplina y egoísmo de un subordinado, defecto este último que no soportó nunca.



Túmulo de Legazpi en la iglesia de San Agustín, Manila



Óleo sobre un dintel de San Agustín que evoca la llegada de Urdaneta y Legazpi a Filipinas

En la hemeroteca hemos consultado varios artículos del padre Tellechea Idígoras sobre Legazpi, artículos que por su interés incluimos en este trabajo. El primero apareció en *El Diario Vasco* el 9 de octubre de 1964 y lleva por título «Elogio de Legazpi». Reza así:

«La gran personalidad de Legazpi espera aún al investigador que exhume abundantes documentos y escriba una monografía científica de altos vuelos. Entretanto podemos saborear el grato esbozo del hijo de Zumárraga que nos ofreció hace años Arteché. La casualidad ha puesto en mis manos un enorme infolio del P. Francisco Colín S.J., titulado *Labor evangélica, ministerios apostólicos de la Compañía de Jesús, fundación y progresos de su provincia en las islas Filipinas*, publicado en Madrid en 1663. Para escribirlo se sirvió el autor, misionero largos años en Filipinas, de los manuscritos del osunense jesuita P. Chirino, que pasó a las islas en 1590, años después de la muerte de Legazpi.

La figura del general pasa por estos papeles envuelta en los mayores elogios. Lo damos a conocer para honrar su memoria en estos días conmemorativos del inicio de su gran obra.

Aparece por primera vez, en el curso del relato, el año 1564, año de la salida de la expedición mandada por el hijo de Zumárraga. El padre Colín se expresa así:

“Se hizo elección de la persona del Adelantado Miguel López de Legazpi, natural de la villa de Zumárraga, dotado de la nobleza, cristiandad, prudencia y valor que se requiere para semejantes empresas. Era, entre otras buenas cualidades, singularmente devoto del nombre santísimo de Jesús y había sido parte en México para que se fundase y aumentase su Cofradía; y así aceptó la jornada y la puso bajo su protección, y mandó que en la Armada se saludase con este santo nombre. Obligose con voto a ponerle a la primera población que fundase y lo mismo los religiosos de San Agustín (que venían por capellanes y ministros evangélicos del descubrimiento) el primer convento y la provincia.



Monumento a Legazpi y Urdaneta erigido en Manila.

principales indígenas, el anciano Rajá Matanda. Esto facilitó la obra pacificadora y pobladora de Legazpi. “(...) Allanó por armas la provincia de Ilocos — prosigue el cronista — que es la más rica de Luzón. Pacificó a su vecina Pangasinan. Redujo la isla de Mindoro. Promovió el comercio de China e hizo otras muchas cosas en servicio de Dios y del rey, hasta que de puro celo vino a morir casi de repente por agosto de 1564, de un ligero accidente de enojo, por un despacho ordinario; pero con demostraciones de su grande cristiandad. En todo es profunda e inescrutable la sabiduría divina, pero más en el fin de sus escogidos, como quien sabe cuál género de muerte sea el más congruo medio de la salvación de cada uno”».

Al día siguiente aparece la segunda entrega. Lleva por título «Doña Elvira López de Legazpi, la novia de Filipinas»:

«Como la Historia la escriben los hombres, las mujeres cuentan demasiado poco en esos escritos, aunque afortunadamente cuenten, mucho más de lo que se cree, en la propia Historia. Distinguidas personalidades españolas y filipinas van a exaltar hoy la memoria de Miguel López de Legazpi cobijados por los viejos

”Al año siguiente, con motivo de la guerra que les hicieron los cebuanos, lo primero que encontraron en el lugar conquistado fue una hermosa imagen del Niño Jesús, perdida sin duda por alguna de las expediciones españolas anteriores. Todo el ejército exclamó que Dios pagaba en contado el primer día y en la primera fracción al general y a los religiosos, la devoción de su Santo Nombre. El cristiano y devoto general no se puede fácilmente explicar el consuelo y gozo espiritual con que recibió y adoró la santa imagen, dándose desde luego por pagado de los desvelos, trabajo y expensas que le costaba la jornada.

”La inseguridad de la tierra y el continuo acoso de los naturales impulsaron a Legazpi más de una vez a desamparar aquellas tierras y volverse a México. Mas al fin, viendo que los indígenas hacían paz con los españoles y se ponían bajo su amparo, se decidió a pacificar y poblar las islas. Viniéronse a complicar las cosas con la presencia de los portugueses. Fueron los misioneros los que inclinaron al honrado general a mantenerse firme y a favorecer la introducción de la fe cristiana en el archipiélago.

”Poco después vendría la fundación de Manila y la conversión de uno de los

muros de la casa solariega del gran colonizador de las Islas Filipinas, sita en Zumárraga. Probablemente, nadie recordará a la hija del general. Llevaba un nombre digno de un romance: se llamaba doña Elvira, igual que la desventurada hija de Lope de Aguirre, el feroz caudillo oñatiarra. Papini, en unas páginas conmovedoras, finge el alegato de defensa de su padre por parte de doña Elvira Aguirre ante el tribunal de Dios. También doña Elvira López de Legazpi podría decir hoy unas palabras en las estancias de la casa de Legazpi que ella, nacida en México, no llegó a conocer.

Cuando Melchor López de Legazpi, hermano de doña Elvira e hijo del general, se dirige a Felipe II pidiendo protección y recompensa para su familia, inserta en su memorial unas líneas que nos descubren un drama. El generoso general, que había costado la expedición a las Filipinas con sus propios bienes, hubo de sacrificar sus grandes posesiones mejicanas para la magna empresa; prácticamente perdió toda su hacienda, viéndose reducido a necesidad y muriendo pobre. Tal estrechez era el legado que dejaba Miguel López de Legazpi a su descendencia: el alto precio del honor de la familia. A este respecto, escribe Melchor López de Legazpi al rey “si Su Majestad no les favorece y hace merced en la ciudad de México pasarán mucha miseria y necesidad, especialmente una hija que el dicho Miguel López de Legazpi dejó doncella y por casar, que se llama doña Elvira de Legazpi, de edad de veinte y tres años: la cual, si de Su Majestad no es favorecida y socorrida para su casamiento, no se podrá casar conforme a su calidad, por no tener dote ni los testigos concedérsela, a causa de que las haciendas de su padre, de donde había de proceder la dicha su dote, se ha consumido y gastado en servicio de Su Majestad en la dicha jornada” (17).

¡Especialmente doña Elvira, la hija doncella y casadera del general! Ella había nacido en un hogar honorable y bien abastecido. Su padre era tratado con distinción por virreyes, oidores y contables de la ciudad de México. La amplia hacienda de don Miguel convirtió su casa en una de las principales de la ciudad. Su mesa estaba generosamente abierta a caballeros y soldados; era tan proverbial su solidaridad que a ella llegaban los pobres hidalgos venidos por primera vez de España, aun sin conocer a su señor. Se les daba de comer, de vestir y una primera ayuda necesaria.

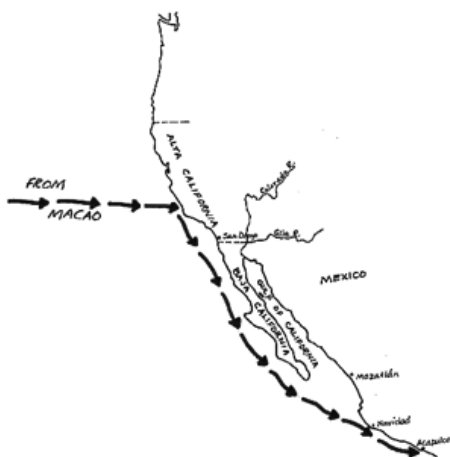
El azar dio un vuelto a la vida de Legazpi, ya entrado en años, lanzándole a la incierta empresa de las Filipinas. Como un Don Quijote a quien se le volviera el seso, equipó a su costa a toda la armada, recolectó y pagó a soldados y marinos, compró armas y provisiones, se proveyó de todo lo necesario. La cuantía de la empresa sobrepasó los cien mil pesos. ¿Qué pensaría doña Elvira de los sueños de su padre y del desbarate de su casa? La cruda realidad posterior le abriría los ojos. Cuatro años después, su hermano Melchor nos describe la situación apurada, invocando la merced del rey, de quien nada habían recibido. La dote matrimonial era la puerta del matrimonio. El honor de la familia exigía una dote decorosa; el mismo honor la hacía por entonces imposible.

“Honra son barcos”. Tal era el horizonte oscuro de la doncella de 23 años. Probablemente, ella no entendía de conquistas ni de adelantamientos: solo soñaba en el amor. Su padre había sacrificado a la gloria su hacienda; ella se veía forzada

(17) *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar. 2ª serie, Tomo III, De las islas Filipinas.* Madrid, 1887.

a sacrificar su porvenir, su vida entera. ¿Qué fue de la triste doncella doña Elvira López de Legazpi? ¿No habría para ella una pequeña placita apacible que inmortalizara su nombre en las lejanas islas, para ella que fue la novia de las Filipinas?».

Pedro Unamuno



Ruta de Pedro Unamuno. Artículo «Pedro de Unamuno and the Manila Galleons», en <http://factcards.califa.org/exp/unamuno.html>

Íntimamente relacionada con la proeza de Urdaneta y Legazpi está la figura de Pedro Unamuno. No sabemos dónde nació, pero su apellido está arraigado en la zona de Vergara (18).

España comenzó a enviar barcos desde Nueva España a Manila. Estos barcos, conocidos como «galeones de Manila», llevaron la plata y el oro de las minas de México a la capital filipina y volvieron con cargamentos de sedas, marfil, jade, porcelana, especias, alfombras persas y otros lujos de Oriente. En 1584, el capitán Gali, de regreso de uno de estos viajes a las Filipinas, navegó por la costa de California y observó signos de que en aquellas aguas desembocaban grandes ríos. Cuando Gali informó de esto a las autoridades españolas, se le

pidió que hiciese otro viaje a las Filipinas, esta vez con Unamuno como segundo. En su camino de regreso, fue buscando a lo largo de la costa de California un puerto donde los galeones pudieran hacer provisión de agua y alimentos. Cuando Gali y Unamuno llegaron a Manila, su barco estaba en un estado tal que hubo que construir uno nuevo. En plena construcción, Gali murió, así que Unamuno quedó al frente de la expedición. Terminada la fábrica, y desobedeciendo órdenes, partió para Macao, donde fue encarcelado y se le privó de sus naves. Cuando salió de la cárcel, se las arregló para conseguir fondos con que comprar un pequeño barco, diligencia en la que, al parecer, contó con la ayuda de un sacerdote franciscano, Martín Ignacio de Loyola, que quería salir de Macao. Su nave era recia, pero demasiado pequeña para cruzar con seguridad las turbulentas aguas del Pacífico norte. Tras más de tres meses de soportar un tiempo húmedo y frío, divisaron por fin la costa de California. Su primer destino fue una bahía a la que llamaron Puerto de San Lucas

(18) *Gran enciclopedia vasca*.

—por ser ese día la festividad del evangelista— y que ahora se denomina Morro Bay. Unamuno y un grupo de soldados se adentraron en el *hinterland* del puerto. Al cabo de tres días de exploración llegaron hasta el lugar hoy conocido como de San Luis Obispo. Unamuno informó de que había encontrado un buen lugar de repostaje para los buques que volvían de Manila, con corrientes de agua dulce, árboles para hacer nuevos mástiles y pescado que comer. En una colina con vistas a la bahía, tomó posesión del puerto y su *hinterland* en nombre del rey de España. Hasta entonces, ningún europeo se había aventurado costa adentro tanto como ellos.

Sebastián Vizcaíno

Fue este otro navegante vasco de la época. Hay quienes le creen natural de Extremadura, pero su apellido indica que era vasco (19). Nació a mediados del siglo XVI y falleció en México en 1627.

En 1580 tomó parte en la ocupación de Portugal. En 1586 navegó a través del Pacífico a bordo del galeón de Manila. En 1595, por encargo del conde de Monterrey, parte a explorar las costas de México. La expedición visitó las costas de California y, tras descubrir el cabo de San Sebastián, fue rechazada por los indígenas. En 1596 se le encargó la búsqueda de puertos seguros en las latitudes septentrionales de las costas occidentales, pero la empresa se pospuso a la tentativa de fundar en el golfo de California una empresa pesquera de perlas. En 1602, en el curso de nuevas exploraciones en pos de puertos seguros, descubre una bahía que llama de Monterrey en honor del virrey de México. Sirvió como magistrado en Tehuantepec y, desde ahí, en 1608 logró abrir una nueva ruta hacia Coatzacoalcos. Tres años más tarde, en 1611, se le asigna una importante misión en el Pacífico norte: descubrir las llamadas islas de Rica de Oro y Rica de Plata, de las que tanto se hablaba.

También se le encomendó establecer relaciones diplomáticas con el Japón, hacia donde partió el 22 de marzo de dicho año. Arribó el 10 de junio al archipiélago, del que salió el 27 de octubre sin haber logrado cumplir lo encomendado. Llega a Zacatula a comienzos de 1613. Cuatro años más tarde luchó contra los piratas frente a Acapulco, muriendo durante los preparativos.

Los planos que Vizcaíno levantó de la costa californiana han sido calificados de admirables, por la precisión y exactitud de los datos que recoge y los detalles que aporta. Estos documentos fueron descubiertos por Martín Fernández de Navarrete, quien los incluyó en *Colección de las navegaciones y descubrimientos de los españoles de fines del siglo XVI*. De su segunda exploración da cuenta Jerónimo Martín Palacios en *Derrotero de la navega-*

(19) Cervantes, en los episodios quiјotiles donde aparece el Vizcaíno y en el entremés *El vizcaíno fingido*, se hace eco de esa costumbre de llamar «vizcaínos» a todos los naturales de las tierras vascas. Puede que nuestro protagonista haya pasado a la historia como Sebastián Vizcaíno porque se desconociera su apellido prístino.

ción desde el puerto de Acapulco al Cabo Mendocino y boca de las Californias (20).



ESPINOSA Y TELLO, J.: *Carta de los reconocimientos hechos en 1602 por el Capitán Sebastián Vizcaíno formada por los Planos que hizo el mismo durante su comisión* (21)

Varios topónimos de la costa por él explorada honran su memoria, como la bahía Sebastián Vizcaíno, en la costa oriental de la península de California, o el desierto de El Vizcaíno, en la misma zona. Dos áreas declaradas protegidas

(20) ALZUGARAY: *op cit.*

(21) *Atlas para el viaje de las goletas Sutil y Mexicana al reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca en 1792*, publicado en 1802.

recientemente llevan también en su honor la denominación de El Vizcaíno: una reserva de la biosfera (desde 1988) y un santuario de ballenas (desde 1993), ambas en el sur de California. Además, las ciudades de San Diego, Ensenada y La Paz, así como el condado de Monterrey, a día de hoy mantienen los nombres que él les impuso.

Otros vascos en la gesta americana

Sin pretender agotar el tema, nos referiremos a continuación, brevemente, a varios vascos relacionados con la gesta americana.

Francisco de Garay (¿Sopuerta?-1524). Llegó a La Española en el segundo viaje de Colón. Fundó la ciudad de Santo Domingo y fue gobernador de Jamaica. Llevó al Nuevo Mundo vacas, ovejas y caballos, en lo que fue pionero. Ayudó a instalar la primera colonia europea en América, con 40 familias vascas en Jamaica. Envió tres buques rumbo a la Florida para reconocer los litorales del golfo de México. La expedición resultó un éxito, ya que se preparó el primer mapa que existe de esos litorales, tanto de la península de Florida como de la de Yucatán (22).

Pascual de Andagoya (valle de Cuartango, Álava, 1495-Cuzco, 1548). Se destacó como explorador y geógrafo. Combinó las actividades de marino y conquistador con las de cartógrafo, especialmente en lo referido a las mediciones hidrográficas de las áreas costeras de Centroamérica. También fue el primero en fabricar barcos en estas tierras y en contactar con los súbditos del imperio inca, adelantándose a Pizarro. Exploró el istmo de Darién y cofundó la ciudad de Panamá. Fue nombrado visitador de indios, capitán general del distrito de Río San Juan y gobernador de Popayán (23).

Respecto a los cuatro siguientes, dudamos si vincularlos a la Armada. Bien es cierto que participaron en expediciones navales, que en algún caso llegaron a dirigir. Pero, dentro del universo de los conquistadores y descubridores, ¿puede establecerse una separación nítida entre marinos y soldados, cuando en la época los soldados lo eran «de mar y tierra»?

Domingo Martínez de Irala. Nació en Vergara en 1509 y falleció en Asunción en 1556. Debido a su origen fue llamado «el capitán Vergara». Participó en la fundación de Buenos Aires. Colonizó Paraguay y fundó diversas ciudades, como Asunción. Se rebeló contra Cabeza de Vaca y fue nombrado teniente gobernador del Paraguay (24).

(22) VV.AA.: Itsas aurrean. *El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museo/Museo Naval, San Sebastián, 1995.

(23) *Ibidem*.

(24) *Ib.*

Martín Orue. Vizcaíno. Contemporáneo de Irala. No sabemos cuándo ni dónde nació, ni tampoco la fecha de su fallecimiento. Fue partidario de Cabeza de Vaca en su guerra contra Irala (25).

Juan de Garay (1528-1583). Desde los quince años está en Perú. Tomó parte en diversas expediciones navales, si bien la mayor parte de ellas fueron fluviales. Fundó la ciudad de Santa Fe y fue artífice de la segunda fundación de Buenos Aires (26).

Lope de Aguirre (h. 1515-1561). De carácter cruel y sanguinario, tomó parte en varias de las guerras civiles libradas en suelo peruano. Forma parte de la expedición de Pedro de Ursúa a El Dorado. Ursúa resultó muerto en una revuelta dirigida contra él, y Lope de Aguirre propuso regresar a Perú y proclamar allí un reino independiente. Finalmente, fue hecho prisionero por las tropas reales y descuartizado (27).

Miguel de Ituráin (h. 1520). Cortó el tráfico de los franceses con Terranova, bloqueándoles así el comercio y la pesca del bacalao. Destruyó unas trescientas naves francesas (28).

Debido a las limitaciones de la REVISTA, dejamos la participación vasca en la Armada Invencible para una tercera parte.

Bibliografía complementaria

- ARTECHE, J.: *Urdaneta, el dominador de los espacios del Océano Pacífico*. Espasa Calpe, 1943.
LAINZ FERNÁNDEZ, J.: *La nación falsificada*. Encuentro, Madrid, 2006.
MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. Ed. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
MIGUEL BOSCH, J.R. de: *Urdaneta y su tiempo*. Ayto. de Ordizia, 2008 .
SANZ Y DÍAZ, J.: *López de Legazpi, fundador de Manila, 1571-1971*. Publicaciones Españolas, Madrid, 1971.
TRUCHUELO GARCÍA, S.: *Andrés de Urdaneta, un hombre moderno*. Ayto. de Ordizia, 2009.

(25) Ib.
(26) Ib.
(27) Ib.
(28) Ib.

LA INTELIGENCIA EN LA EMPRESA DE INGLATERRA: LECCIONES APRENDIDAS

Jorge VILAS RODRÍGUEZ
Especialista en Servicios de Inteligencia

Resumen

Este artículo tiene como objetivo principal extraer lecciones de un hecho histórico muy importante en nuestra historia naval, con vistas a su aplicación en nuestros días, bien entendido que «el analista no debe extrapolar directamente toda lección del pasado a la actualidad, sino que debe realizar un análisis de la situación pasada y presente para, así, explotar de forma eficiente los datos del pasado» (1).

Para alcanzar el objetivo propuesto, nos ocuparemos de la planificación de la empresa de Inglaterra, mostraremos la importancia de los embajadores y sus redes de información, de las comunicaciones y su cifra, de los errores de planificación...; analizaremos la problemática de los agentes dobles y de la toma de decisiones, etc.

Palabras clave: Inteligencia, lecciones aprendidas, Armada, Felipe II.

Introducción

FELIPE II asciende al trono en un momento de máxima tensión internacional. Toda Europa está sumida en guerras de religión entre católicos y protestantes (2). Además, a estas amenazas hay que sumar la proveniente del mundo musulmán, principalmente del imperio otomano. En este contexto, Felipe II, erigiéndose en defensor de la cristiandad, librará su particular guerra santa y, para ello, no dudó en servirse de una gran red de diplomáticos y espías (3).

(1) NAVARRO BONILLA, D.: *Inteligencia y análisis retrospectivo. Lecciones de Historia y lecturas recomendadas*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2014.

(2) PÉREZ, J.; PESET, M.; PESET, J.L., y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M.: *La forja del Imperio. Carlos V y Felipe II*, núm 6 de la serie *Historia de España*, extra XVIII de *Historia 16*, pp. 54-70, 1981; CARNICER GARCÍA, C.J., y MARCOS RIVAS, J.: *Espías de Felipe II. Los servicios secretos del Imperio español*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2005.

(3) HERRADÓN, O.: «Felipe II: el rey cruzado», en *Historia de Iberia Vieja*, núm. 50, 2005, pp. 10-21.



Felipe II (1573), óleo sobre lienzo de Sofonisba Anguissola. Museo del Prado, Madrid

A la expansión de las ideas de Lutero por Europa hay que sumar el cisma anglicano, que agravó sobremanera el antagonismo entre países católicos y países protestantes, y estos últimos se aliaron en un frente común que cuestionaba el poder de España y de la Santa Sede (4). Por aquel entonces, Felipe II era soberano de «un imperio en el que nunca se ponía el sol», un vasto conglomerado de posesiones conformado merced a matrimonios de Estado, adquisición de territorios adyacentes y, como le había aconsejado su padre, Carlos I, en su «testamento político», la negativa categórica a devolver ninguna conquista. Este fue uno de los principales desafíos a los que tuvo que hacer frente Felipe II ya que, debido a la inmensidad de su imperio, sus enemigos eran abundantes; de ahí que, durante sus cuarenta y dos años de reinado, la Monarquía solo cono-

ciera seis meses de paz absoluta (5). Además, aunque muchos historiadores destacan que Felipe II tomaba las decisiones guiándose principalmente por razones políticas y no religiosas, no cabe duda de que la religión fue otro factor fundamental en su política. Tampoco fue desdeñable el factor económico, habida cuenta que el monopolio de la ruta de las Indias Occidentales se traducía unos ingresos enormes para la Corona española (6).

Tras el ascenso de Isabel I al trono inglés, en 1558, las relaciones entre España e Inglaterra se vuelven cada vez más hostiles. Por una parte, Felipe II apoya a los católicos ingleses; por la suya, Isabel I sostiene a los rebeldes flamencos y a los corsarios ingleses que atacan las colonias españolas del Caribe y se hacen con el botín de los barcos que regresan de Indias (7). Pese a estos roces, durante los primeros años del reinado isabelino Felipe II trató de mantener una relación amistosa con Inglaterra, hasta el punto de que llegó pedir matrimonio a la monarca inglesa. Esta estrategia contemporizadora

(4) *Ibídem.*

(5) PARKER, G.: «Felipe II: condenado al fracaso», en *Historia 16*, núm. 303, 2001, pp. 11-25.

(6) FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: «Felipe II e Isabel de Inglaterra: una paz imposible», en *Revista de Historia Naval*, núm. 23, 1988, pp. 19-36.

(7) PÉREZ y otros: *op. cit.*



Retrato de Isabel I de Inglaterra de George Gower. Se lo conoce como *Retrato de la Armada* por representar en segundo término la victoria inglesa sobre la Gran Armada

obedecía a la importancia de mantener una buena relación con los ingleses para aplacar la rebelión de los Países Bajos. Pero la excomunión de la reina Isabel, decretada por Roma en 1570, agravó la situación y radicalizó ambas posturas. Y, tras la expulsión mutua de embajadores y el ataque de Drake a las Indias en 1585, las relaciones diplomáticas quedaron rotas. Desde ese momento, la guerra fue prácticamente inevitable (8), así que Felipe II se dispuso a invadir Inglaterra movilizand o todos los recursos políticos, económicos, religiosos y militares necesarios (9). Y, dentro de estos planes de invasión, el elemento naval ocuparía un lugar preferente. Estamos hablando, por supuesto, de la Gran Armada.

(8) FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: art. cit.; CERVERA PERY, J.: «La Armada felicísima: reflexión al final de un centenario», en *Revista de Historia Naval*, núm. 23, 1988, pp. 7-18.

(9) PARENTE RODRÍGUEZ, G.: «La Empresa de Inglaterra», en *Revista de Historia Naval*, núm. 1, 1983, pp. 103-110.



Sir Francis Walsingham, retrato de autor desconocido. National Portrait Gallery, Londres

La aportación de los servicios secretos de ambos bandos fue crucial para preparar la invasión o hacer frente a la misma, urdir o desbaratar conspiraciones, reconocer el terreno, tantear la situación social del enemigo..., en definitiva, para obtener cualquier información útil sobre el antagonista. En este ámbito, los embajadores fueron pieza clave, ya que recogían información por sí mismos y, además, disponían de una red de informadores que les permitía estar al tanto de todo lo que ocurría a su alrededor, para luego hacérselo saber a su rey. A estas redes de espionaje no les faltaba (casi) ninguna de las características propias de un servicio moderno de inteligencia: utilización del cifrado, falsas direcciones, residencias protegidas, agentes dobles, servicio de contraespionaje... (10). De hecho, varios autores consideran al secretario de Estado de la

reina Isabel I, sir Francis Walsingham, el padre del espionaje moderno (11).

El año anterior a la partida de la Armada, sin asomo de duda, registra un ritmo frenético en la actividad de los espías de ambos bandos (12). Este hecho histórico es un claro ejemplo de la importancia que la Inteligencia Humana (HUMINT) en la toma de decisiones, mostrándonos sus ventajas y desventajas, que no han variado desde entonces.

La Armada y la planificación de la Empresa

Como se ha señalado en la introducción, la empresa de Inglaterra fue un plan de invasión con vistas a derrocar a Isabel I y reinstaurar el catolicismo en las islas británicas. El plan contemplaba la coordinación de las fuerzas de tierra con los elementos navales, que tendrían la misión de escoltar, con el verdadero ejército expedicionario, a los Tercios de Flandes, los cuales, a las órdenes de

(10) BURKE, P.: *Historia social del conocimiento: de Gutenberg a Diderot*. Paidós, Barcelona, 2002.

(11) MORÁN TORRES, E.: «Los espías de la Invencible», en *Historia 16*, núm. 152, 1988, pp. 31-37.

(12) *Ibidem*.

Alejandro Farnesio, cruzarían el Canal para invadir Inglaterra (13). El planteamiento estratégico era irreprochable, pero un análisis minucioso de la táctica con que se implementó habría detectado en él puntos vulnerables (14).

Para llevar a cabo la Empresa, se conformó la Armada. Con el término «armada», en el siglo XVI, se designaba una movilización de recursos navales para acometer una empresa, cualquiera que fuera su tamaño. Es decir que una armada estaba constituida por barcos de diversa índole: de guerra, mercantes, galeras, barcasas..., no importa en qué número (15). El elemento clave de la empresa que nos ocupa era el encuentro de la Armada con los Tercios de Flandes. De los varios puntos vulnerables a que hemos aludido, uno de ellos era las dificultades de coordinación entre el mando naval (duque de Medina Sidonia) y el mando terrestre (duque de Parma), que por añadidura estaban sujetos a la superior supervisión del propio Felipe II desde Madrid. Teniendo en cuenta que la correspondencia entre Flandes y Madrid podía tardar semanas en llegar —en el caso de que lo hiciese—, entenderemos los problemas de coordinación que padecía la fuerza movilizada. De hecho, en la correspondencia entre estos tres protagonistas se muestran, repetidamente, signos de descoordinación, fruto del tiempo que transcurría entre el envío de un correo y la recepción de la respuesta. También hubo muestras de descoordinación en los sucesos de Calais, aunque por otros motivos (16). Además, se incurrió en errores de logística, puesto que las demandas de Farnesio de disponer, primeramente, de un puerto que pudiese cobijar los galeones españoles fueron desoídas por Felipe II (17). Por otra parte, como ha quedado dicho, la Armada se componía de un conjunto de barcos variopintos, muchos de los cuales no parecían apropiados para culminar con éxito la hazaña que se les demandaba (18), sobre todo cuando los ingleses disponían de una flota más ágil y pertrechada con cañones de largo alcance (19).

Es cierto que, en el desastre de la Armada, aparte de la descoordinación, también cumplió su función la (mala) suerte de que se desatasen las tormentas del Mar del Norte, más decisivas que la intervención de la flota inglesa (20). De todos modos, este trabajo no trata de buscar excusas sino de analizar los errores en la planificación de la Empresa, para aprender de ellos. Aparte de

(13) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «La seguridad de los Países Bajos, requisito para la Empresa de Inglaterra de 1588», en *Revista de Historia Naval*, núm. 2, 1983 pp. 107-116; CERVERA PERY: art. cit.

(14) CERVERA PERY: art. cit.

(15) OLESA MUÑOZ, F.F.: «Algunas consideraciones en torno a la Gran Armada», en *Revista de Historia Naval*, núm. 1, 1983, pp. 31-93.

(16) ADAMS, S.: «La batalla que nunca existió: reconsideración sobre la estrategia de la campaña de la Armada», en *Revista de Historia Naval*, núm. 23, 1988, pp. 73-88.

(17) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «El secreto, requisito para la Empresa de Inglaterra de 1588 (II)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 7, 1984, pp. 63-74.

(18) ADAMS: art. cit.

(19) CERVERA PERY: art. cit.

(20) PARKER, G.: «Si la Invencible hubiese desembarcado...», en *Historia 16*, núm. 140, 1987, pp. 37-48.

que no todo fueron desaciertos. Y así, por ejemplo, la labor de reconocimiento geográfico fue acertada y se eligió un lugar idóneo para el desembarco: las playas entre Dover y Margate, en el condado de Kent (21).

La importancia del factor sorpresa

La sorpresa era fundamental para que la Empresa tuviera éxito (22). De hecho, la premisa del secreto en torno a la invasión fue uno de los tres requisitos que Alejandro Farnesio impuso al plan (23). Pero, en una empresa de tal alcance, en la cual iban a participar gentes de diversa procedencia, mantener el secreto parece una tarea muy difícil. Además, debido a la tensión existente entre España e Inglaterra, y a la presión que ejercía el Vaticano sobre Felipe II para que invadiese las islas, el secreto se centraba poco más que en el cuándo y el cómo de la invasión (24).

Sin embargo, ya desde 1586, es decir, desde que se comienza a fraguar el plan, los agentes de Walsingham estaban al tanto de este, ya por la infiltración de espías, ya por la interceptación del correo. Por lo tanto, el requisito principal de Farnesio falló desde un principio. La eficacia del servicio secreto de Walsingham queda aquí demostrada. El propio Walsingham, al descubrir que su embajador en París actuaba como agente doble, informando a París y a Madrid, lo mantuvo en su puesto ofreciéndole información contaminada y enterándose de los planes de Felipe II desde el principio (25).

Algunos autores señalan que, en la pérdida del secreto, tuvo importancia la lentitud de Felipe II a la hora de tomar decisiones, en su obsesión por tener la última palabra en todas las resoluciones del reino. Sin embargo, la prisa a la hora de decidir de analistas y decisores políticos es uno de los principales errores en que no debe incurrirse (26).

La Inteligencia y la toma de decisiones

La Inteligencia al servicio del Estado es, normalmente, secreta y se genera en el seno de organizaciones cuyo fin es rebajar la incertidumbre de un agente decisor. Se trata de un producto de alto valor añadido que ayuda a tomar decisiones de una forma más eficaz. La necesidad que satisface —obtener información sobre el enemigo— es atemporal (27).

(21) ADAMS: art. cit.

(22) *Ibidem*.

(23) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA: «La seguridad de los Países Bajos...»

(24) ÍDEM: «El secreto, requisito...»

(25) *Ibidem*; MORÁN TORRES: art. cit.

(26) PARKER: «Felipe II, condenado al fracaso»; JORDÁN ENAMORADO, J.: «Análisis de Inteligencia estratégica», en ÍDEM (coord.): *Manual de estudios estratégicos y seguridad internacional*, Plaza y Valdés, Madrid, 2013, pp. 369-391.

(27) NAVARRO BONILLA, D.: «Inteligencia estratégica», en JORDÁN ENAMORADO, J. (coord.): *op. cit.*, pp. 349-368.

Felipe II era plenamente consciente de que, para gobernar un imperio tan vasto como el español, con tantos enemigos al acecho, la importancia del secreto en las decisiones tomadas era primordial. Por ello, solo un reducido grupo de colaboradores tenía acceso a este género de información; es más: en ciertos casos de información particularmente delicada, el rey era el único que la conocía (28). Felipe II fue el impulsor de toda una maquinaria de obtención, custodia y organización de la información como recurso estratégico, de lo que se cuenta con innumerables pruebas documentales en el Archivo de Simancas y la embajada española en Roma (29). La conciencia archivística del monarca fue clave en la institucionalización del espionaje y en su integración en el resto del aparato burocrático del Imperio, basada en el indisociable vínculo entre información, secreto y razón de Estado (30), requisito insoslayable para gobernar dominios tan vastos (31). De todas formas, la ingente cantidad de información manejada generó frecuentes atascos en la maquinaria burocrática que debía procesarla y analizarla, por falta de tiempo para hacerlo convenientemente (32), algo que en la actualidad no ha perdido un ápice de vigencia.

Esta falta de tiempo para abarcar todas las informaciones que llegaban a conocimiento del rey queda evidenciada en su flexible sistema de prioridades. El monarca permitía que le fuesen presentados los asuntos más urgentes y dejaba de lado el resto hasta haber concluido los mismos. Al igual que los gobernantes de hoy en día, Felipe II dedicaba la mayor parte de su tiempo a intentar «apagar incendios». A esto se juntó la obsesión del monarca por participar en todas las decisiones importantes, lo cual retrasaba aún más la toma de estas. En este sentido, en los preparativos de la Armada, Felipe II solicitó a sus enviados en el extranjero que le mantuviesen constantemente informado, lo cual originó un denso flujo de información. De este modo, el rey se consideraba el único con una visión completa de la preparación y la marcha de la Empresa y entendía que no se podía modificar ni un ápice el plan sin su consentimiento. Este hecho, unido al problema de la descoordinación anteriormente citado y a la morosidad de las comunicaciones, fue uno de los errores de mayor incidencia en el desenlace fatal de 1588 (33). El problema del tiempo que las redes de comunicación necesitaban (34) será tratado más adelante.

No debemos acabar este apartado sin mencionar uno de los problemas que conlleva la Inteligencia Humana y que, evidentemente, afectó a los embajado-

(28) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(29) NAVARRO BONILLA, D.: *Derrotado, pero no sorprendido. Reflexiones sobre la información secreta en tiempo de guerra*. Plaza y Valdés, Madrid, 2007.

(30) ÍDEM: *Los archivos del espionaje: información, razón de Estado y servicios de inteligencia en la Monarquía Hispánica*, Caja Duero-CNI, Madrid, 2004; CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(31) NAVARRO BONILLA, D.: «Historia de la Inteligencia», en GONZÁLEZ CUSSAC, J.L. (coord.): *Inteligencia*. Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, pp. 215-280.

(32) ÍDEM: *Derrotado, pero no sorprendido*.

(33) PARKER: «Felipe II: condenado al fracaso».

(34) NAVARRO BONILLA: *Derrotado, pero no sorprendido*.

res de Felipe II. Me refiero a los sesgos subjetivistas que pueden desvirtuar los informes de los analistas de Inteligencia, provocando así que el decisor maneje una información tendenciosa, desfigurada por una interpretación interesada del informante (35). El duque de Alba, que no había tenido reparo en masacrar a los rebeldes de media Europa, mantenía en cambio una actitud muy favorable hacia los ingleses, posición que sus informes delatan (36). Por el contrario, los embajadores españoles en Londres siempre se mostraron más inclinados a la acción contra Inglaterra, quizá influidos por sus roces con los ministros de la reina William Cecil y Francis Walsingham.

La Inteligencia como producto tomó diversas formas, entre ellas las que hoy consideraríamos las fuentes abiertas u *open sources* (OSINT): avisos, gacetas, diarios... Estas comenzaron a ser registradas por los servicios secretos de la época. Hoy en día, es habitual que los servicios de inteligencia acudan a fuentes abiertas para la elaboración de sus informes (37).

Evidentemente, para poder disfrutar de la Inteligencia, el Imperio debía contar con una densa red de informadores que mantuviese constantemente informadas a las estructuras institucionales de la Monarquía. Ello suponía un gasto importante pero necesario. Los principales órganos asesores en materia de Inteligencia eran el Consejo de Estado y el Consejo de Guerra, ambos presididos por el rey. La diplomacia jugaba un papel fundamental ya que, además de encargarse de las relaciones entre países, trataba de reforzar la presencia del Estado en el exterior y de defender los intereses propios. Para esta tarea, los embajadores disponían de una red de Inteligencia que operaba en los principales puntos de la geografía europea (38).

Los embajadores y las redes de espionaje

Ciertamente, la consolidación de unos servicios de inteligencia permanentes fue paralela al desarrollo de la diplomacia permanente. Los embajadores del quinientos tejieron redes de espionaje en las cortes que les acogieron, convirtiéndose así en «los ojos y oídos del rey» (39). Los embajadores participaban en las conjuras tan habituales en la época, siendo por ello llamados los «espías honorables» (40). De hecho, varios embajadores españoles en Londres (Guerau de Spes y Bernardino de Mendoza) participaron en varias conspira-

(35) JORDÁN ENAMORADO: *op. cit.*

(36) CABAÑAS AGRELA, M.: «El temible Alba, un cordero ante Inglaterra», en *Historia 16*, núm. 331, 2003, pp. 8-25.

(37) NAVARRO BONILLA, D.: *¡Espías! Tres mil años de información y secreto*. Plaza y Valdés, Madrid, 2009.

(38) ÍDEM: *Inteligencia y análisis retrospectivo*.

(39) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(40) ORTEGA TRIGUERO, J.J.; LÓPEZ GUERRERO, M.A., y GARCÍA DEL CASTILLO CRESPO, E.C.: *Introducción a la criptografía. Historia y actualidad*. Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 2006.



Bernardino de Mendoza, grabado anónimo de la Biblioteca Nacional de España

ciones contra la reina Isabel I antes de la empresa de Inglaterra. Para ello se servían de los católicos ingleses, escoceses e irlandeses (41). Además, los hermanos jesuitas participaron activamente en labores de espionaje tanto a favor del Vaticano como de Felipe II, a quien consideraban único paladín de la religión católica (42).

Un personaje fundamental en los preparativos de la Empresa fue el embajador en Londres (hasta su expulsión) y París Bernardino de Mendoza (43), personaje hábil en la intriga y el espionaje. El embajador cumplió a la perfección su tarea, enviando una media de tres cartas semanales al rey. Nada en la corte de Isabel le pasaba inadvertido. Fue un maestro para ganarse la confianza de confidentes, gracias a los cuales mantenía perfectamente informado a Felipe II. Pero las tensiones anglo-hispanas fueron en aumento y, tras ser acusado de participar en la conspiración de Throckmorton (desarticulada por los agentes de Walsingham) contra la reina, fue expulsado de Inglaterra. Sin embargo, Felipe II, en

vez de amonestar al embajador, le destinó a París, desde donde seguiría muñendo intrigas contra los ingleses. De hecho, en 1586 Mendoza planeó otra conspiración contra la reina Isabel I pero, una vez más, los agentes de Walsingham desbarataron el plan, en este caso infiltrando a un agente doble, Guilford (44).

Sin embargo, el propio Felipe II era consciente de que la información procedente de los embajadores no eran suficiente, y estos, a la hora de reclutar agentes, debían procurar componer una gama lo más amplia y diversa posible en cuanto a procedencia, motivación, clase social... Según un embajador

(41) HERRADÓN: art. cit.

(42) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*; HERRADÓN: art. cit.; MORÁN TORRES: art. cit.

(43) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA: «La seguridad de los Países Bajos...»

(44) CABAÑAS AGRELA, M.: «Un espía español en la corte de Isabel I», en *Historia 16*, núm. 321, 2003, pp. 8-27; ÍDEM: «Fiestas e intrigas: la corte de Isabel I a través de los ojos de un embajador», *ibidem*, pp. 28-41.

veneciano, Felipe II contaba con espías hasta entre los bufones de la corte. Los mercaderes suministraron información a ambos bandos durante los preparativos de la empresa de Inglaterra (45). Los servicios de espionaje españoles tenían una trama organizativa muy compleja, compuesta por distintas redes de espionaje autónomas sin vínculo orgánico entre sí (46). Aun así, el sistema se regía atendiendo a una jerarquía bien establecida que aseguraba su correcto funcionamiento, siendo la cabeza el rey, seguido del Consejo de Estado, los secretarios y los embajadores. El propio monarca se encargaba de dar el visto bueno a las labores de espionaje, autorizaba y controlaba los gastos secretos, dictaba las normas sobre el uso y cambio de la cifra... Pero en una organización tan amplia y dispersa por toda Europa —en la época, España contaba con ocho embajadas, mientras que Inglaterra únicamente disponía de la de París—, los verdaderos jefes de las diferentes redes de espionaje no eran el rey, ni los secretarios de Estado, ni los mismos embajadores, sino los secretarios de estos últimos, que tenían comunicación directa con los espías y eran los únicos que podían mantener la continuidad de la red, toda vez que los embajadores cambiaban de destino cada pocos años (47).

Por su parte, el esquema de los servicios de información ingleses era muy distinto del empleado por los españoles. En contraste con el sistema español, que era piramidal, en el que toda la información confluía en el rey y el plan de información venía establecido por el propio monarca o su consejo, el esquema inglés se basaba en un sistema de redes paralelas. De esta forma, se observa que, si bien el sistema inglés resultaba muy eficaz en la fase de obtención y de contraste, por el contrario adolecía de falta de coordinación y de visión integradora. Por su parte, el complejo sistema español corría el riesgo de que un fallo en la obtención o en la transmisión de la información comprometiera la eficacia de toda la red (48). Este es, sin duda, otro tema que puede sonar como actual: ¿cuál es el mejor modelo de un servicio de inteligencia: centralizado o polarizado? El mismo patrón seguía la Flota británica, en la cual el número de barcos piratas y dedicados al corso, es decir, unos grupos navales paralelos, formaban una parte importante (49).

La red más importante de los ingleses era, sin ninguna duda, la que dirigía el secretario de Estado de la reina, Francis Walsingham, el cual, en los primeros años de su carrera política, se dedicó al contraespionaje, para luego, ya de embajador en París, crear allí una red de espionaje. A su regreso a Londres dedicó sus esfuerzos a la creación de un servicio secreto eficaz. Y a fe que lo consiguió, pues su red fue clave a la hora de desbaratar conspiraciones contra la reina y de mantenerse informado de los preparativos de la Armada (50).

(45) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(46) MORÁN TORRES: *art. cit.*

(47) Bernardino de Mendoza, que se mantuvo en Londres muchos años y después continuó su labor desde París, fue al respecto una excepción. CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(48) OLESA MUÑIDO: *art. cit.*

(49) *Ibíd.*

(50) NAVARRO BONILLA: *¡Espías!*

Walsingham operaba con redes independientes, lo que le permitía contrastar las informaciones que le llegaban a través de las embajadas con las de su propio servicio secreto. Una parte de sus agentes se componía de estudiantes ingleses en universidades extranjeras. Incluso elaboró un plan detallado para obtener información sobre España: *Plot for intelligence out of Spain*. Empleó a los judíos expulsados de España y Portugal como red de información. Además del exilio, el presidio fue una de sus principales canteras de fuentes de información, aprovechando la sed de venganza de cautivos y exiliados (51).

Una diferencia importante entre ambos servicios estribaba en su financiación. En el caso de la red española, al estar inserta en el mastodónico aparato político-administrativo filipino, se sufragaba por dotación presupuestaria: los gastos secretos. Por el contrario, los servicios ingleses de Walsingham eran una organización particular, que servía directamente a los intereses de su señor, en este caso Francis Walsingham, más que a los de su reina, que se limitaba a financiarlos (52).

De todo lo anterior es de destacar que las características de la Inteligencia Humana (HUMINT), así como sus ventajas y desventajas, no han cambiado con el correr de los siglos, y hoy en día sigue valiéndose de una tipología muy diversa de personas: funcionarios propios, agentes infiltrados, agentes dobles, desertores, refugiados o inmigrantes, prisioneros de guerra... La principal ventaja de la Inteligencia Humana es que permite conocer las verdaderas intenciones del otro, si bien puede estar intoxicada con información falsa, su procesamiento requiere mucho tiempo y resulta difícil determinar su grado de fiabilidad.

Para ilustrar esta atemporalidad antes mencionada, señalemos el hecho de que ya entonces existió la figura del agente doble. Walsingham fue muy audaz en el manejo de estos «topos» (53). Puesto que en muchos casos había que recurrir a gentes de dudosa fidelidad, había que «fabricarla» mediante un sueldo jugoso o, en el caso de que el agente fuese un informante esporádico, una aportación generosa. De hecho, en los presupuestos filipinos, los gastos secretos constituían una partida importante, lo que generó inevitablemente casos de corrupción que llegaron a ser investigados por el propio Felipe II (54), algo que también nos resulta actual. Y así, como indica el libro *Los espías de Felipe II*: «... el problema de los gastos secretos y el espionaje, un conflicto permanente» (55). La fiabilidad de la fuente y la genuina naturaleza de sus motivaciones siguen siendo cuestiones espinosas para los actuales analistas de inteligencia (56).

(51) MORÁN TORRES: art. cit.; CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(52) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(53) CABAÑAS AGRELA: «Fiestas e intrigas»; MORÁN TORRES: art. cit.

(54) GARCÍA HERNÁN, E.: «Espionaje en la batalla de Lepanto», en *Historia 16*, núm. 332, 2003, pp. 9-41.

(55) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(56) JORDÁN ENAMORADO: *op. cit.*

El correo y la cifra

El sistema de comunicación de la Monarquía dependía de su infraestructura de comunicaciones: carreteras, servicios postales, las flotas atlántica y mediterránea... (57). Las primeras noticias sobre el correo en la Corona de Castilla datan del siglo XIII; sin embargo, fueron los Reyes Católicos quienes lo perfilaron (58). Felipe II heredó el «correo oficial y diplomático» de su padre, Carlos I, un sistema postal que aseguraba la comunicación entre todo el imperio merced a un acuerdo internacional con Francia y la Santa Sede. A pesar del supuesto respeto al secreto del correo, la criptografía siguió en su evolución un curso paralelo al de aquel, y ambos alcanzaron un desarrollo extraordinario en el reinado filipino (59). De hecho, ante la abundancia de las comunicaciones postales en la época, Felipe II creó el «correo ordinario», equivalente al servicio postal de nuestros días (60). Bernardino de Mendoza empleó mayoritariamente el correo diplomático, pero también se sirvió del correo comercial y de mercaderes (61). Por el canal diplomático, a pesar de su mayor seguridad para salvaguardar el secreto, la generalidad de las cartas iban cifradas (62).

Los servicios de inteligencia empleaban, evidentemente, la red de correo. Los principales problemas a los que tuvieron que enfrentarse al respecto fueron la lentitud de las comunicaciones, el alto coste del servicio, la inseguridad en los viajes y la violación del secreto de la correspondencia. Aparte de obtener información por intermedio de los espías propios, los servicios de inteligencia siempre han recurrido a la interceptación de los mensajes del enemigo. La captura de la correspondencia y su posterior descifrado ha sido tarea prioritaria para tales servicios en todo tiempo y lugar. Problema añadido para Felipe II era que todas las redes de comunicación que unían las capitales de su imperio pasaban por Francia o sus costas, lo que entrañaba un riesgo de interceptación muy elevado. Por todas estas razones, preocupación constante del Rey Prudente fue que todo correo que portase información sensible fuese cifrado (63).

El sistema de cifrado más habitual en el siglo XVI fue el «método mediante sustitución». Para ello, los criptógrafos se guiaban mediante un *nomenclator*, que no era más que un catálogo con la clave a emplear. Pero, para descifrar estos mensajes, se crearon ejércitos de criptoanalistas que se dedicaban a tratar de descifrar dichos mensajes encriptados. Para luchar contra ello, Felipe II ordenaba cambiar las claves con frecuencia, merced a lo cual se llegó a

(57) NAVARRO BONILLA: *Inteligencia y análisis retrospectivo*.

(58) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(59) OLESA MUÑO: *art. cit.*

(60) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(61) MORÁN TORRES: *art. cit.*

(62) GARCÍA HERNÁN: *art. cit.*

(63) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*; HERRADÓN: *art. cit.*; CABAÑAS AGRELA: «Un espía español...»

constituir un sistema muy seguro. Sin embargo, pecando de soberbia, el monarca llegó a creer que sus mensajes eran indescifrables (64), siendo así que fueron descifrados por los agentes de Walsingham (65). También se empleaban otros sistemas de protección de la información, como la ocultación mediante escritura microscópica o el uso de tintas invisibles. Sin embargo, la interceptación de los correos y su posterior y laborioso proceso de descifrado no eran los únicos métodos de conseguir la información; en todas las cortes y embajadas europeas se dieron casos de desaparición de códigos y claves por robo o por soborno de algún funcionario (66). Es significativa al respecto la peripecia del criptoanalista John Dee, el cual, bajo la tutela de los ministros Cecil y Walsingham, descifró el código de *Tritemius* (67).

La «leyenda negra» y la propaganda

La empresa de Inglaterra es un caso paradigmático de uso eficaz de la propaganda, un instrumento más de los servicios secretos que los ingleses supieron usar con eficacia en provecho de sus intereses.

De hecho, las denominaciones originales que en la época se le dieron a la Empresa («Empresa de Inglaterra», «Jornada de Inglaterra», «la Armada»...) fueron dando paso a «la Armada Invencible», que es la que hoy goza de un uso más extendido. Tal denominación, aparte del sarcasmo que lleva implícito, hace de la derrota naval el centro de los hechos, cuando dicha derrota no existió como tal. Resulta curioso comprobar que en nuestro propio país hayamos asumido esta manera de enfocar el suceso. Que el aliento de una campaña iniciada hace siglos llegue a nuestros días es harto expresivo de la eficacia de la propaganda (68).

No obstante, este recurso a la propaganda en contra de Felipe II y de la Monarquía hispánica no fue exclusiva de los ingleses; los rebeldes holandeses, encabezados por Guillermo de Orange, fueron los artífices de la «leyenda negra». El objetivo era claro: desprestigiar al monarca y a sus súbditos presentándolos como fanáticos católicos, concitando así contra ellos la hostilidad de la población de los Países Bajos. Ciertamente es que, tras la designación del duque de Alba como gobernador de las Diecisiete Provincias, se implantó una política de mano dura que sofocó las rebeliones sin reparar en brutalidades. Sin embargo, Felipe II no fue, objetivamente, un rey sanguinario (69), aunque tampoco demostró demasiado interés por la propaganda (70).

(64) ORTEGA TRIGUERO y otros: *op. cit.*

(65) MORÁN TORRES: art. cit.

(66) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

(67) NAVARRO BONILLA: *¡Espías!*

(68) PARENTE RODRÍGUEZ: art. cit.

(69) PÉREZ y otros: *op. cit.*

(70) CARNICER GARCÍA y MARCOS RIVAS: *op. cit.*

Política y religión

En una Europa sumida en diversas guerras de religión, en las que el bando católico combatía en unos casos contra el infiel musulmán y en otros contra el hereje protestante, profesar un determinado credo religioso fue en muchos casos determinante para que espías e informadores decidiesen involucrarse en uno u otro bando.

Como ya se ha señalado anteriormente, los judíos expulsados de Portugal y España colaboraron intensamente con la red de espionaje de Walsingham. Del mismo modo, las huestes de informadores de Bernardino de Mendoza se nutrían con muchos católicos ingleses, escoceses, irlandeses y holandeses. De más está subrayar que, en el siglo XVI, el sentimiento religioso prevalecía sobre el patriótico (71).

El fanatismo religioso sería el factor dominante en la política de Estado y el causante de un nuevo orden internacional (72). Como podemos comprobar hoy en día, salvando las distancias, el fanatismo religioso continúa siendo un factor de captación de primer orden.

Conclusiones aleccionadoras

La primera lección que se debe extraer de este trabajo es la importancia de conocer el pasado para reducir el riesgo de repetir errores, máxime cuando la Inteligencia es ante todo una herramienta de prevención. Sin embargo, como ya señalamos al exponer los objetivos que han guiado estas líneas, antes de extrapolar al presente las lecciones del pasado debe procederse a un exhaustivo cotejo de los contextos que enmarcan a uno y a otro.

Una vez puntualizado esto, debemos centrarnos en la lección más importante que se desprende de este trabajo: lo perdurable de muchos de los aspectos de la Inteligencia, los cuales no han cambiado con el correr de los siglos. Especialmente, si nos referimos a las ventajas y desventajas de la Inteligencia Humana, encontramos varios elementos que no han mudado su esencia: los sesgos subjetivistas en los que incurren los analistas de inteligencia, la cuestión de las motivaciones profundas de los espías, la importancia de discernir la intención última de los informadores... Además, como en el presente, los espías del quinientos ya se valían de nombres falsos y de lo que hoy llamaríamos «pisos francos». Y cómo no mencionar la actualidad de las acciones encubiertas de desgaste con que Isabel I y Felipe II trataron de socavar la fuerza del otro mientras mantenían una posición oficial de amistad, doblez de cuya pervivencia en la relaciones internacionales del presente tenemos innumerables ejemplos.

Otra de las conclusiones aleccionadoras que cabe extraer de este trabajo es la importancia de la información y su indisociable vínculo con el secreto y la

(71) CABAÑAS AGRELA: «Un espía español... »

(72) ÍDEM: «El temible Alba...»

razón de Estado. Conocer los recursos de que dispone el enemigo o lo que este hace en todo momento es capital a la hora de tomar una decisión (73). Además, la precisión y celeridad de las informaciones, es decir, la importancia de que lleguen puntualmente a quien ha de tomar la decisión a la que afectan, conserva hoy la misma vigencia que ayer (74). Del mismo modo, los problemas con que tropieza el analista de inteligencia de nuestros días son idénticos a aquellos con que debían lidiar «los espías» del XVI. Los decisores políticos a día de hoy se enfrentan muchas veces a problemas idénticos a aquellos con que tenían que bregar sus antecesores del quinientos.

La gobernación de un imperio tan vasto como el filipino precisaba de una red permanente de espionaje que generase un flujo constante de información, a fin de que quien debía tomar la decisión última lo hiciera con el menor grado posible de incertidumbre. En este capital aspecto la desventaja española fue palmaria. El aparato político-administrativo filipino era descomunal, organizado de un modo rígidamente jerárquico, y la lentitud que ello entrañaba resultó en este caso concreto un grave impedimento frente al ágil servicio secreto del audaz Francis Walsingham.

Más específica es la siguiente lección: la calidad es más determinante que la cantidad. A pesar de su abundancia, muy pocos barcos de la Armada regresaron a España, a causa de sus inapropiadas características tanto para el combate como para la navegación por el océano Atlántico. El fracaso de la armada contra Inglaterra también es ilustrativo de la importancia de contar con refugios sólidos antes de emprender una acción que comportaba tanto riesgo.

Las páginas precedentes nos han recordado también la importancia de salvaguardar el secreto para que los planes se desarrollen conforme a lo previsto. El factor sorpresa, tan importante en la batalla o en las operaciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, depende estrechamente de mantener del secreto y evitar filtraciones susceptibles de ser utilizadas por agentes enquistados. En definitiva, la contrainteligencia, en la cual fue un maestro Walsingham, demostró ser crucial en el devenir de las operaciones. Tampoco conviene pecar de soberbia y menospreciar al enemigo creyéndonos invencibles, algo de lo que adoleció el rey Felipe cuando nos hemos ocupado de la pugna criptográfica.

Hoy, como ayer, los conflictos de matriz religiosa suelen enquistarse y eternizarse en el tiempo, algo de lo que son ejemplo en nuestros días el conflicto palestino-israelí o el terrorismo yihadista, en el que, por otra parte, la propaganda tiene un papel preponderante, como en su día lo tuvo la leyenda negra creada en torno a Felipe II. El antiamericanismo que propalan ciertos países o movimientos en el presente, denunciando el carácter imperialista de la política exterior estadounidense, guarda un parentesco muy estrecho con las campañas de desprestigio que, amparándose en la misma razón, sufrió Felipe II.

(73) NAVARRO BONILLA: «Inteligencia estratégica».

(74) JORDÁN ENAMORADO: *op. cit.*

La rigidez en la ejecución de un plan nunca es buena. Sus previsiones no son infalibles, de modo que hay que saber adaptarse a las condiciones sobre el terreno y a las eventualidades. Un dirigente debe tener esto en cuenta, saber ser dúctil y rectificar si es necesario, aceptando los errores y modificando las previsiones sobre la marcha. En este sentido, debemos resaltar la importancia de que un analista sea capaz de improvisar y de su creatividad, que no debe reprimirse ciñéndose a un patrón demasiado estricto. Sin embargo, no debemos incurrir en anacronismos y obviar que los hechos que hemos glosado sucedieron en los tiempos del absolutismo monárquico, cuando los reyes gobernaban por derecho divino, de modo que no debe extrañarnos que el monarca asumiese para sí la toma de todas las decisiones.

Otra cuestión en relación con el tema que nos ocupa y que no ha perdido vigencia en nuestros días es el exceso de información con que tiene que habérselas el analista. En el presente, ese caudaloso flujo puede gestionarse informáticamente, y a ello aluden expresiones de uso común en nuestro tiempo como *big data*, *data mining*... Los superordenadores se encargan de procesar este ingente caudal de datos, pero aun así su sobreabundancia sigue siendo un problema hoy como lo era hace cinco siglos. Para Felipe II era uno de sus principales problemas, ya que ponía en peligro la eficacia de su servicio secreto.

Hay que decir que este trabajo no ha tratado de ser una enumeración de verdades o axiomas. Su propósito ha sido hacer notar que, a pesar de la distancia que nos separa del siglo XVI, el analista o el decisor político de nuestro tiempo se asemeja más de lo que pensamos a sus homólogos de cinco siglos atrás. El ayer está poblado de modelos susceptibles de guiarnos a la hora de resolver problemas del presente (75).

(75) NAVARRO BONILLA: «Historia de la Inteligencia».

EL CONTENCIOSO DIPLOMÁTICO ENTRE ESPAÑA Y RUSIA POR EL PAGO DE LA ESCUADRA ADQUIRIDA EN 1817

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador Naval

Resumen

El autor de este artículo intenta aclarar si España pagó en su totalidad la deuda contraída con Rusia por la compra de la escuadra que de aquella nación vino en 1817. Para ello se toman como fuente documental principal los legajos existentes en el Archivo Histórico Nacional. Además, se incorpora como anexo, en reproducción facsimilar, el texto original del primer tratado firmado en este sentido, hasta ahora nunca reproducido íntegramente.

Palabras clave: barcos rusos, Fernando VII, diplomacia, política naval.

Itinerario de un empeño investigador

DESDE que leí el sugerente libro *Un negocio escandaloso en tiempos de Fernando VII: narración histórica* (1), de título no menos sugestivo, obra del teniente de navío Manuel Saralegui Medina, académico de la Española y de la Real de la Historia —primer autor, por cierto, que trató con algo de profundidad la compra a Rusia de una escuadra compuesta por cinco navíos y tres fragatas—, reconozco que este asunto de la adquisición a Rusia de una escuadra es uno por los que más debilidad siento como investigador. Otra obra relativa a estos hechos que me estimuló mucho a avanzar en la senda abierta por sus páginas fue la de Antonio Alemparte Guerrero, cuya mayor virtud es enmarcar de forma magistral el contexto histórico del negocio (2).

(1) SARALEGUI Y MEDINA, Manuel de: *Un negocio escandaloso en tiempos de Fernando VII: narración histórica*. Imprenta de Jaime Ratés Martín, Madrid, 1904.

(2) ALEMPARTE GUERRERO, Antonio: *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817*, núm. 36 de los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 2001.



Fernando VII, óleo de Vicente López y Portaña (Museo Naval de Madrid, núm. inv. 674)

Siguiendo las referencias documentales que me ofrecían estas obras, quise investigar de primera mano el asunto. Para ello, la primera visita obligada era el Archivo del Museo Naval de Madrid, pues allí se custodian las memorias del que por entonces era ministro de Marina, José Vázquez Figueroa. Fruto de su lectura fue «Los barcos comprados a Rusia en 1817», artículo publicado en 2002 en *Historia 16* que abundaba en la versión historiográfica «oficialista» del negocio, es decir que había sido una estafa perpetrada contra España.

Al poco tiempo, en una de mis visitas al archivo de Viso del Marqués, mientras revisaba una documentación que nada tenía que ver con este asunto (3) encontré un expediente de importancia capital y que cambiaría para siempre mi modo de ver esta transacción: el extenso informe que el capitán general del departamento de Cádiz Baltasar Hidalgo de Cisneros redactó sobre el estado de vida

de los buques que conformaban la escuadra y que, *grosso modo*, venía a decir que, salvo uno de los navíos, el resto se encontraban prestos para entrar en servicio.

Gracias a mi amistad con el historiador ruso Nikolay W. Mitiuckov pude acceder a los planos originales de los buques, la mayoría de los cuales, aprovechando que me encontraba ultimando un trabajo sobre la política naval del primer tercio del siglo XIX, incluí en un nuevo trabajo que tuvo a bien publicarme el Instituto de Historia y Cultura Naval (4). El señor Mitiuckov me propuso entonces, aprovechando su posibilidad de acceder a las fuentes rusas, redactar un libro sobre la cuestión. La idea, como es lógico, me pareció no solo atractiva, sino apasionante, y en 2009 vio a la luz nuestra obra *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817* (5).

(3) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, Arsenales, leg. 3873.

(4) ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Historia de la Armada española del primer tercio del siglo XIX: importación versus fomento (1814-1835)*, núm. 45 de los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 2004.

(5) MITIUCKOV, Nikolay W., y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La escuadra rusa adquirida por Fernando VII en 1817*. Damaré Edicions, Pontevedra, 2009.

Un esclarecedor hallazgo

La tarea de todo investigador naval debería estar encaminada principalmente hacia la búsqueda incesante de documentación inédita que permita avanzar en el conocimiento de la historia de la Armada española, con independencia de que las fuentes consultadas sean primarias o secundarias. Si, además de ello, se consiguen abrir nuevos interrogantes que pongan en cuestión la versión generalmente aceptada de ciertos hechos, pues mejor que mejor.

A veces, el propio quehacer historiográfico, aliado con la casualidad, nos da una sorpresa y pone en nuestras manos esos anhelados legajos. Y así, cuando creía sentirme satisfecho al divulgar la novedosa versión sobre aquel negocio, basada no en mi particular punto de vista, sino en datos constatados y contrastables documentalmente, me encontré de manera «accidental» con otros reveladores documentos (6) mientras trabajaba en el Archivo Histórico Nacional. Tales documentos, como tendrá ocasión de comprobar a continuación el lector, entre otros aspectos vienen a aclarar parcialmente una de las últimas lagunas históricas de la transacción: conocer si España abonó o no en su totalidad el importe de la escuadra, ya que en su momento nos quedamos satisfechos sobre el particular con lo apuntado por el prestigioso historiador Josep Fontana, quien en una conocida obra (7) señalaba que, en su día, el Consejo de Ministros de España no solo había resuelto no pagar lo que se debía, sino que «se creía con todo el derecho de reclamar el precio satisfecho hasta ese momento por los buques».

El convenio de 1817

No es nuestro propósito extendernos más de lo necesario en este acuerdo, pero entre otros aspectos que se tratarán acto seguido y que motivan la redacción de este artículo, el lector debe saber que entre la documentación que hemos manejado ha aparecido (¡por fin!) el convenio original, pues recordemos que hasta la fecha solo se disponía de la traducción que el jurisconsulto y escritor Alejandro del Cantillo realizó de una copia que se publicó en el periódico inglés *The Morning Chronicle* en su edición de diciembre de 1823, y que Del Cantillo incluyó en su magnífica obra de recopilación de tratados internacionales firmados por los Borbones (8) publicada en 1843. Por su interés y por presentar, aparte de ligeras diferencias de estilo, distinta numeración en el arti-

(6) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 8029, exp. 3.

(7) FONTANA, Josep: *Hacienda y Estado en la crisis final del Antiguo Régimen español: 1823-1833*. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 2001.

(8) CANTILLO JOVELLANOS, Alejandro del: *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón: desde el año de 1700 hasta el día: puestos en orden e ilustrados muchos de ellos con la historia de sus respectivas negociaciones*. Imprenta de Alegría y Charlain, Madrid, 1843.



El zar Alejandro (colección del autor)

culado —además de incluir un artículo final de carácter reservado totalmente inédito— respecto de la traducción de Del Cantillo, hemos decidido reproducirlo íntegra y facsimilarmente.

Hecha esta advertencia, pasemos sin más preámbulos a dejar claro el importe del negocio y la forma de pago, que son las cuestiones que verdaderamente motivan estas líneas. En cuanto a la primera, la cifra acordada en concepto de pago por la escuadra quedaría fijada, según el artículo 5, en 13.600.000 rublos (9), a abonar en asignaciones de banco (papel moneda) (10). Esta cantidad debía quedar satisfecha, según el artículo 6, antes del 1 de marzo de 1818, mientras que el artículo 7 decía:

«Las ciudades de comercio de Rusia y España no teniendo entre sí cambios directos, se tomará por intermedio el de Londres [es decir, la libra esterlina], y como la de San Petersburgo sobre esta

última plaza podrá sufrir variaciones, está convenido que el millón de rublos en asignación de banco, no será evaluado ni menos de cincuenta mil quinientas libras esterlinas, ni más de cincuenta y dos mil libras esterlinas, pero si la España prefiere pagar una parte de su deuda en especie sobrante de la Rusia admitirá este modo de pago, valuado cada Piastra fuerte puesta en San Petersburgo en cuatro rublos cincuenta copecks».

Con independencia del precio fijado por la compra de la escuadra, según el artículo 4 el gobierno español debía pagar además el flete de los buques mercantes que conducirían de vuelta a las tripulaciones rusas, así como la manutención de estas. Al no conocerse el importe exacto a que estos gastos ascenderían, no se pudo fijar cantidad alguna. Este fleco de la negociación, como veremos en las páginas siguientes, acarrearía bastantes problemas, al

(9) Que al cambio venían a ser unos 68 millones de reales de vellón.

(10) El cambio entre monedas, en la época de los patrones metálicos, y en contra de lo que se cree, no era absolutamente fijo, sino que fluctuaba en torno a la paridad legal en función de la situación de la balanza de pagos de cada país y de las mejores o peores expectativas sobre el futuro —o la sostenibilidad— de su paridad metálica. Debemos tener en cuenta que los pagos a larga distancia se efectuaban en letras de cambio, y que estas se valoraban según su equivalencia metálica atendiendo al criterio que acabamos de apuntar.

entender España que en el monto de 13.600.000 rublos se incluía esta partida.

Pero la «guinda» de este convenio la pone el enunciado como «Artículo separado y secreto», en el que se dice que, para cumplir con lo estipulado en el artículo 5, se utilizarán las 400.000 libras esterlinas (11) que España recibiría del gobierno británico en concepto de indemnización por la abolición del tráfico de negros (12).

Efectivamente, recibida aquella cantidad del gobierno de Londres el 9 de marzo de 1818, el cónsul general de España en la ciudad del Támesis procedió a ingresarla, el 1 de abril siguiente, en la entidad bancaria Harman y Cía., por orden expresa del rey comunicada por conducto del teniente general Francisco de Eguía, ministro de la Guerra y secretario de despacho de esta, quienes a su vez seguían las instrucciones del embajador ruso, Dimitrius Pavlovitch Tatistchev.

Al cumplirse la fecha límite estipulada para el pago del importe íntegro de la escuadra, se acordó que la suma pendiente se liquidara a lo largo de 1818 en tres plazos, a abonar en julio, agosto y septiembre. A la postre, solo se abonó el primero, por un importe, según las fuentes españolas, de 1.716.113 reales de vellón, unos 343.222 rublos, utilizándose para ello parte de los siete millones de francos que Francia, en virtud del tratado firmado en París el 20 de noviembre de 1815, se comprometía a pagar a España en concepto de indemnización por la Guerra de la Independencia, y que en principio estaban destinados íntegramente a las defensas de las plazas y puertos del reino (13).



Dimitrius Pavlovitch Tatistchev (colección del autor)

(11) Venían a ser unos 7.710.200 rublos o 42 millones de reales de vellón.

(12) El artículo 4 de este tratado hispanobritánico, rubricado el 23 de septiembre de 1817, decía literalmente: «... La expresada suma de 400.000 libras se ha de considerar como una compensación completa de todas las pérdidas que hubiesen sufrido los súbditos de S.M.C. ocupados en este tráfico...». Como vemos, Fernando VII incumplió lo pactado, y los traficantes de negros españoles no vieron un real de este dinero. Esto explica que se le diera la consideración de «apartado y secreto».

(13) Así se dispuso por decreto de 11 de agosto de 1817.

El tratado complementario de 1819 (14)

Para saldar la deuda, Antonio Ugarte y Larrizábal, ministro de Estado y de la Guerra, y Tatistchev firmarían el día 27 de septiembre de 1819 un nuevo tratado que venía a complementar al primero. Pero antes de rubricarlo había que fijar con exactitud el importe de la deuda, por lo que se tenían que descontar los pagos realizados por España hasta esa fecha, pagos que el embajador ruso desglosaba de esta manera (15):

- en agosto de 1817 recibirían 250.000 francos, cifra que, deducidas distintas comisiones, quedó en 244.375 netos, de los cuales, negociados en Londres, resultaron 169.518 rublos;
- en octubre de 1817 recibieron 24.000 libras, cuyo cambio, tras deducir comisiones y añadir los intereses devengados, se fijó en 160.420 rublos;
- en marzo de 1818 recibirían las 400.000 libras del gobierno británico en concepto de indemnización por la abolición del tráfico de negros, que al cambio resultarían 7.710.200 rublos;
- por último, en julio de 1819 se pagaron 100.000 francos, que tras deducir gastos y añadir los intereses devengados darían 66.666 rublos.

Sumadas todas estas cantidades, resultaban 8.106.804 rublos, por lo que, según estas cuentas, quedarían por pagar 5.493.196 rublos (16). Esta cantidad más o menos coincide con la resultante de los pagos que aparecen en las fuentes españolas; es decir, si sumamos los 7.710.200 rublos pagados con el dinero que España recibió de Inglaterra y los 343.222 rublos del primer pago reseñado párrafos atrás (17), resultaría un total de 8.053.422, por lo que a España le quedarían por pagar 5.546.578 rublos. De la diferencia existente entre la contabilidad española y la rusa resulta un desfase de 53.382 rublos, que podríamos calificar como poco relevante y, en cualquier caso, beneficioso para España.

Aceptados, como decíamos, los 5.493.196 rublos por ambas partes en el nuevo tratado, en el texto se especificó que, el día primero de cada mes, durante todo el año de 1820 (artículo 4) (18) España pagaría a Rusia en letras sobre Londres 14.166 libras, con independencia de la fluctuación anual de la moneda, lo que haría un total de 170.000 libras o, lo que era lo mismo, los 5.493.196 rublos aludidos, con lo que quedaría saldada la deuda.

(14) Denominado oficialmente «Convención Suplementaria del Acto de Venta de 11 de agosto de 1817». AHN, Estado, leg. 8029, exp. 3 (N.35).

(15) *Ibidem*.

(16) O, lo que era lo mismo, 170.000 libras, es decir, 2.605.000 francos.

(17) Entendiendo que cada rublo se cambiaba por cinco reales.

(18) Según el artículo 4 del tratado, los abonos empezarían el 2 de enero, y los subsiguientes se verificarían el primer día de cada mes.



La llegada de la escuadra se convirtió en una auténtica odisea (cortesía de la revista *Gangut*)

En principio, el dinero saldría de la indemnización aún pendiente de abono del gobierno francés (2.605.000 francos, que al cambio equivalían a los 5.493.196 rublos de marras). Pero Rusia quiso asegurarse del pago introduciendo en el texto una cláusula para que, en caso de que los franceses no liquidasen dicha indemnización, el acreedor recibiera no obstante el importe en libras esterlinas en el cambio del día de París sobre Londres, importe cuyo abono debía ajustarse el calendario establecido (artículo 5).

Los sucesos de 1820 impidieron a España cumplir el compromiso. En virtud de real orden de 18 de abril de 1820, el ministro de Estado, Juan Jabat, pidió explicaciones a Ugarte, ya exministro de la Guerra, pues parte de los mencionados siete millones que Francia pagó a España, y que como sabemos debían destinarse a reparar distintas fortificaciones de plazas y fronteras del reino, se emplearon en cubrir diversos gastos de manutención de las tripulaciones rusas por un importe de 11.300.703 reales de vellón. Por ello, el 4 de mayo de ese mismo año, Ugarte tuvo que elaborar un documento autojustificativo titulado:

«Cuenta Correspondiente al Ministerio de Estado por los negocios dependientes del mismo y que S.M. tuvo a bien confiar a mi cuidado, tanto de la compra de la escuadra vendida a S.M. por el Emperador de Rusia según el convenio de fecha 11 de agosto de 1817, firmado con este objeto a nombre de S.M. por el Sr. Francisco Eguía, y a nombre del Emperador por el Sr. Baylío Tatisscheff (*sic*) como también lo que ha costado conducir las tripulaciones Rusas a su patria desde el puerto de Cádiz con los demás gastos originados con motivo de esta negociación».

En él se señalaba que, hasta esa fecha, su ministerio había pagado las siguientes cantidades referentes a los gastos que había devengado la escuadra:

- 257.135 francos o 1.041.398 reales de vellón, que se entregaron el mismo día de la firma del tratado de 1819 y que se descontaron de la cifra estipulada en el mismo;
- y 14.419.709 reales de vellón. Este monto, que no afectaba ni saldaba de ninguna manera la deuda con Rusia al quedar excluido del tratado de 1819, se desglosaba de la siguiente manera:
 - 9.422.809 reales de vellón correspondientes a la habilitación de los barcos para «La Grande Expedición»;
 - 2.640.900 recibidos por Tatischeff, en concepto de intereses de demora por el alza del rublo, desde el 1 de marzo de 1818 hasta el 1 de octubre de 1819,
 - y 2.350.000 en concepto de gastos «reservados» desglosados de la siguiente manera: 2.300.000 abonados a Tatischeff en concepto de comisiones, regalos y gastos de viaje; 46.000 reales que se embolsó el barón de Clussouvtick como honorarios por haber redactado el convenio, y 4.000 que recibió el cónsul español en Bayona por hacer entrega a una persona reservada del documento.

La suma de todas estas cantidades nos da una cifra de 15.461.107 reales de vellón; pero, como hemos dicho, en lo concerniente al pago de la escuadra *stricto sensu*, Rusia solo había recibido 1.041.398 reales de vellón, por lo que, si nos atenemos a este documento, en aquel momento, y teniendo en cuenta los pagos que anteriormente hemos reseñado, España habría abonado un total de 56.058.214 reales de vellón, debiendo por tanto a Rusia 11.941.786, que al cambio de 1817 habrían ascendido a 2.388.357 rublos.

La reclamación de 1827

El zar Nicolás, a través de su plenipotenciario en Madrid, a lo largo de 1827 entregaría al gobierno de España varias notas (19) en las que le acuciaba al pago de los 5.300.000 rublos o 26.500.000 reales de vellón pendientes, a los que añadía los 206.161 rublos en que el Ministerio de Marina cifraba los gastos de manutención del personal que marinó los buques hasta Cádiz, en cumplimiento de lo especificado en los artículos 4 y 8 del tratado de 11 de agosto de 1817; es decir que Rusia solo reconocía haber recibido, desde 1819, 193.196 rublos.

Debido al mucho tiempo transcurrido desde la sustanciación del negocio —diez años, un decenio en el que, además, el devenir del país había cono-

(19) La primera se entregaría el 19 julio que tuvieron continuación en las del día 19 de agosto, 19 de noviembre y otras dos el 25 de diciembre de 1827.



La fragata *Mercurio*, óleo de A.K. Beggrov
(cortesía de la revista *Gangut*)

cido todo tipo de peripecias —, la reclamación cogió al gobierno español con el paso cambiado, por lo que intentó dilatar lo máximo la contestación con el fin de recabar toda la información posible sobre el asunto. El zar justificó la demora en el reclamo de la deuda en las convulsas circunstancias que atravesaba España cuando se sustanció el negocio, que no eran las más oportunas para exigir el pago de la deuda.

Los funcionarios del Ministerio de Estado se encargaron entonces de recopilar la documentación existente sobre el particular, pero cuál no fue su sorpresa al comprobar que estaba incompleta. Encontrando un escrito donde se indicaba que, por orden de Fernando VII, el 6 de julio de 1824 se habían entregado a Ugarte once lega-

jos, el 2 de agosto del citado año de 1827 se requirió al propio Ugarte, que se encontraba en Florencia (20), para que los remitiera con urgencia a Madrid. Pero aquel, en su contestación del 4 de octubre siguiente, afirmaba que no obraba en su poder documentación alguna relativa al caso.

Mientras tanto, España daba largas a los rusos —que habían vuelto a reclamar la deuda el 27 de noviembre—, aduciendo lo desventurado del negocio y los perjuicios que la compra de la escuadra había causado a España, por lo que pedía la condonación de la deuda.

Como los rusos no cejaban en su empeño, el Gobierno enviaría el 4 de enero de 1828 una nueva misiva a Ugarte para averiguar dónde estaban los legajos desaparecidos, a lo que aquel contestó el 6 de marzo que «unos estaban en poder de S.M, otros repartidos en varias Secretarías, y los más hundidos en el Guadalquivir» (21). Mientras tanto, la diplomacia seguía su curso y el plenipotenciario ruso, en escrito de 18 de febrero de 1829, aunque señalaba que Rusia estaba dispuesta a buscar una solución satisfactoria para ambas naciones, apremiaba a que se resolviera de una vez la cuestión.

Precisamente la víspera, el ministro de Estado había pedido al de Marina la documentación relativa al negocio existente en el ministerio. Su titular, Luis

(20) En el «trienio liberal» sería desterrado; y aunque, restaurado el absolutismo, se le nombró consejero de Estado, sus muchos enemigos forzarían a Fernando VII a retirarlo de ese puesto y nombrarlo embajador de España en Turín.

(21) Afirmaba que parte de los documentos fueron la entregados al Gobierno constitucional, «que los hizo pasar a Sevilla y luego embarcados para Cádiz en cuya travesía naufragaron».

M.^a de Salazar, en escrito de 6 de marzo de 1830 le indicó que la primera noticia sobre la compra de los buques tenida en el ministerio la había proporcionado el real decreto de 14 de mayo de 1818 del Ministerio de la Guerra, por el que se ponía la escuadra a disposición de la Armada. También citaba la llegada del resto de las fragatas que regaló el zar y las causas abiertas a los capitanes de navío que se negaron a tomar el mando de los buques sin el preceptivo reconocimiento de los mismos.

Pero la documentación más importante era un exhaustivo informe del estado de los barcos a su llegada a Cádiz y de los caudales que se presupuestaron para su completa habilitación. Examinados los expedientes en la reunión del Consejo de Ministros de 18 de diciembre de 1830, llegó a plantearse la conveniencia de saldar de una vez por todas la deuda, destinando para ello, si fuese necesario, una partida específica en los presupuestos de 1831. No obstante, a principios de 1832, y por acuerdo del Consejo de Ministros, se resolvió que el ministro de Estado encargara a uno o a varios abogados de prestigio un dictamen sobre la posibilidad, siempre conforme a derecho, de evitar el pago de la deuda.

Por real orden de 18 de enero, la redacción de dicho informe jurídico se encargaba al comisario regio Vicente González Arnau. Hijo de Antonio González y de María Arnau y Mendoza, este miembro del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid había nacido en la capital del reino en 1776 y era uno de los más doctos hombres de ciencias y letras de la época, reconocido en toda Europa como eminente juriconsulto y dotado de una gran fortuna que había amasado por sí mismo. Afrancesado y firmante del Estatuto de Bayona (8 de marzo de 1809), se le nombró secretario del Consejo de Estado de José I Bonaparte. Tras la Guerra de la Independencia se exilió en Francia, de donde no regresaría hasta 1831. Contrajo matrimonio el 9 de enero de 1803 con M.^a Carmen de Elexalde, con la que tuvo dos hijos. Murió el 4 de marzo de 1845, a los setenta y cuatro años.

El letrado elaboró dos informes. El primero, fechado el 31 de enero de 1832, fue entregado al ministro de Estado, y en él llegaba a las siguientes conclusiones, basándose exclusivamente en el tratado de 1819, al no habersele facilitado otra documentación:

- La compra se había sustanciado «de majestad a majestad», por razones de amistad y afecto, no interviniendo ministro alguno exceptuando, de manera marginal, su secretario de confianza, Antonio Ugarte, como así afirmaba el propio Fernando VII en una nota dirigida a él fechada el 8 de julio de 1821.
- El contrato se firmó sobre la base de la buena fe, sin tomarse muchas de las cauciones legales usuales en estos casos, como establecer las condiciones facultativas necesarias entre las partes con las que reconocer el estado de los buques.
- Los buques habían llegado con averías, en cuya reparación hubo que gastar 3.843.320 reales de vellón (véase cuadro en pág. sig.). El navío

Velasco llegó tan deteriorado que ni se planteó su reparación; la fragata *Astrolabio* también quedó sin uso, mientras que las de igual clase *María Isabel*, *Pronta*, *Viva* y *Ligera* arribaron a Cádiz en un estado de «regular servicio». Suponía, además, que el estado de los buques era ya malo en origen, con lo que se incumplía lo estipulado en el artículo 2 del convenio de agosto de 1817, que literalmente decía: «Esta escuadra se dará armada y equipada en completo estado de armamento; de manera que pueda emprender largas navegaciones. Será provista de un número suficiente de velas, cables y demás efectos de su repuesto, incluso las municiones de guerra necesarias para el servicio de su artillería, con más las provisiones para cuatro meses».

- Fernando VII prefirió no informar a Alejandro del estado en que habían llegado los barcos para no disgustarle.
- Los citados sucesos políticos de 1820 impidieron al monarca saldar su deuda con el emperador.

DESGLOSE DE LOS 3.843.320 REALES INVERTIDOS EN LA REPARACIÓN

<i>Buque</i>	<i>Importe (en reales de vellón)</i>
Navío <i>Fernando VII</i>	1.040.625
Navío <i>Numancia</i>	627.404
Navío <i>España</i>	422.072
Navío <i>Alejandro I</i>	970.116
Fragata <i>Mercurio</i>	783.103

En el segundo informe, fechado el 10 de abril, González Arnau realizó algunas matizaciones al primero, ya que para entonces el Ministerio de Hacienda le había remitido toda la documentación referente al caso, incluido el tratado de 1817. En cualquier caso, en el documento, señalando antes la dificultad de saber con exactitud lo pagado hasta la fecha por España, el letrado manifestaba que, sumando las cantidades de cuya satisfacción se tenía fehaciente constancia, los números no salían, de modo que los rusos estaban reclamando más dinero del que en principio les correspondía. Aun así, en su opinión no merecía la pena entrar en disputa por esta cuestión, debido a la gran confusión de las cuentas.

En otro orden de cosas, estimaba que, si se incluían los intereses de demora, las comisiones y los costes de reparación los barcos, España habría pagado de hecho por la escuadra hasta esa fecha un total 77.672.030 reales de vellón, por lo que, siguiendo esta tesis, se podría dar la paradoja de que, si se satisfacían las cantidades reclamadas por los rusos, el coste de aquella superaría los 106 millones de reales de vellón, si bien inmediatamente añadía que no sería justo endosar al zar todos los sobrecostes del negocio, toda vez que ciertos excesos, incompetencias y demoras solo podían atribuirse a España. Así pues, el letrado resolvía que, dada la buena disposición del zar, se intentase acabar

con el contencioso lo antes posible y de la manera más amigable, porque en su concepto Rusia tenía pleno derecho a reclamar de nuevo más intereses de demora.

En vista del dictamen, el gobierno español dirigió un extenso escrito al embajador ruso en Madrid que reproducía punto por punto lo señalado por González Arnau, haciéndole partícipe de que se esperaba el cese de «las instancias que modernamente se han repetido por el Ministerio de S.M. Imperial en esta Corte» y que el emperador Nicolás, como «fiel y constante amigo del Rey Fernando 7º y a cuya rectitud y magnanimidad remite enteramente la solución de esta de este desgraciado asunto mandará a su ministerio que de por del todo cortado y fenecido este negocio, haciéndolo desaparecer del número de objetos sobre que versan las tantas otras agradables e importantes comunicaciones que existen de Gobierno. Y en trueque de tan generoso desprendimiento, el Rey Católico está pronto y dispuesto, en cuanto alcancen sus facultades, a adherir a todo lo que pueda ser grato a S.M. Imperial».

Enviado el escrito al zar, y aunque no hemos encontrado (por ahora) su respuesta, todos apunta a que este accedió a condonar la deuda. No obstante, en España el asunto siguió coleando por algún tiempo, pues existen expedientes, fechados en 1836 y 1837, en los que el Tribunal Mayor de Cuentas pregunta al ministro de Estado quién había sido el receptor de las famosas 400.000 libras pagadas por Inglaterra a España a cuenta de la abolición del tráfico de negros (*).

(*) En las cinco páginas siguientes el lector encontrará el anexo con una reproducción facsimilar del convenio suscrito en 1817 entre España y Rusia. (*N. de la R.*)

Copias de varios documentos cuyos originales estan
en el archivo del ministerio de Hacienda

acompañan al informe a S.^{ra} Vicente Gonzalez Arana
de 10 de abril de 1832.

N^o 1. Convenio o llamase acto de venta de los Navios
y Fragatas cedidos al Prus por el emperador de
Esta subienda Rusia hecho en Madrid a 11 de Agosto de 1832.

De la Real

mano

Los desgraciados acontecimientos que de algunos años
à esta parte no han cesado de afligir à la monarquía
española, habiendo apurado todos los recursos y aprestos
navales que exigia la conservación de su marina, y ha-
biendo por consiguiente multiplicado los obstáculos que
se oponen à su pronta reorganización, S. M. el Rey
de España y de las Indias, animado del deseo de ase-
gurar à sus vasallos las ventajas del estado de paz
que la España està en disposición de gozar, bajo
la garantía del sistema conservador que preside
actualmente sobre los destinos de la Europa, y guiado
por la intima persuasión de que la organización
de una potencia Marítima suficiente y adecuada, es
la condición absoluta sin la cual el comercio, la indus-
tria, y la Navegación española no podrian jamás
volver à abrir los inmensos agostados de la pro-
piedad nacional, se ha dirigido, por su amistad à
su amigo y aliado, S. M. el emperador de todas las
Rusias, manifestandole el objeto de sus deseos, y
rogandole à S. M. I. que en atención à la superabun-
dancia de recursos marítimos, y aprestos navales que
posee la Rusia, tubiese à bien cedérle una escuadra
compuesta de cuatro navios de linea y ocho fraga-
tas

A. H. N.
ESTADO

Leg. 8029/3

14280

que estuviesen en estado de servir mucho antes
de lo q^o podria alistarse una fuerza de igual clase
por el medio lento de construccion en los astilleros de
España.

En consecuencia S. M. el Emperador de todas las Rusias
intimamente penetrado de los deseos prudentes y justos de su
siguiente aliado, y considerando ademas que la pronta orga-
nizacion de una policia maritima en los parages
frecuentados por la navegacion española, ofrecia no
solamente una ventaja parcial, y momentanea, sino que
tambien podia considerarse en realidad como un impulso
esencial para la actividad de las relaciones mercantiles
que deben subsistir entre todos los estados aderidos á un
mismo sistema de paz, y de Union, S. M. Imperial
ha autorizado al Senador Catotcheff, consejero privado,
chambellan, actual enviado extraordinario y ministro
plenipotenciario, conde de S. M. catolico, caballero
de la orden de S^{to} Alejandro Nevsky, gran cruz de
la de S^{to} Esteban de segunda clase, de S^{ta} Anna
de primera, de S^{to} Jorge de cuarta clase, caballero
del collar de oro, de la orden de S^{to} Javier de Sajonia
y Polonia, gran cruz de S^{to} Juan de Jerusalem, para
entrar en negociacion sobre el modo de estipular un
acto de cesion y de venta con la España, y S. M.
el Rey de España, teniendo para el mismo objeto
autorizado á D^o Francisco de Equia teniente gene-
ral de sus Reales exercitos, su consejero de Estado
y su primer secretario de Estado y en el Departa-
mento de la guerra, caballero gran cruz de la
orden militar de S^{to} Fernando, y de la de S^{to} Hermu-
ngildo. Los dos Ministros arriba dichos, despues
de haber conferenciado juntos han convenido en
los articulos siguientes

Art. 1^o

El numero de Fragatas existentes actualmente en los puertos Rusos del Báltico, no siendo suficientemente considerable para que queden a su parte las ocho fragatas pedidas por la España, se le concederian tres fragatas, remplazando la otras con un Navio de linea de 74 cañones; de modo que la escuadra cedida a la España se compondrá de cinco Navios de linea de 74 cañones y de tres Fragatas.

Art. 2^o

Esta escuadra se dará armada y equipada en completo estado de armamento; de manera que pueda emprender largas navegaciones. Serán provistos de un numero suficiente de velas, anclas, cables, y demas efectos de su repuesto, incluso las municiones de guerra necesarias para el servicio de su artillería, con mas las provisiones para cuatro meses.

Art. 3^o

Los cinco Navios de linea y las tres Fragatas armadas y equipadas, como queda explicado en el artículo precedente, serán conducidos a Cadix, y entregados a los Comisarios españoles que S. M. católica habrá encargado de recibirlos.

Art. 4^o

Los equipajes Rusos, que habrán conducido la escuadra hasta Cadix, serán inmediatamente embarcados a bordo de Buques de Transporte que estovran reunidos en el puerto de Cadix para efectuar la vuelta de los Marineros Rusos a su patria. Los fletes de estos buques, y el sueldo y víveres de los Marineros Rusos son a cargo del gobierno español. Si en el numero de los Marineros Rusos hubiere enfermos q. su estado no les permita hacer un viaje, serán desembarcados, colocados en domicilios correspondientes a su rango, asistidos por cirujanos y

se les proveya para su manutencion hasta la
vuelta a Rusia, adonde ellos seran transportados a
expensas del Gobierno español. Bien entendido que no
seran embarcados hasta despues de su exito en este
Asunto.

Art 7º

En atencion al precio relativo de los materiales y los
gastos de construccion de los buques de guerra necesariamente
influirá sobre la fijacion de su valor, y considerando
que los gastos q. ocasionará el equippo y la travesia de
los Navios de guerra en cuestion, que deben entrar a liga
de cuenta: enfim que fuera del caso de la presente
adquisicion, la adquisicion de una semejante
escuadra, hubiera exigido en España tiempo y desum-
bolos considerables, los cuales exceden de mucho a los
precios de los materiales en Rusia: se ha considerado
tener todas estas circunstancias en consideracion, y
en consecuencia de ellas, la escuadra venida
a la España, equipada, provista y armada y aprovi-
sionada como queda estipulado en el artículo segundo,
está valuada en treze millones seiscentos mil
Rublos en asignacion de Banco. S. M. Católica
se obliga a poner esta suma en manos del
ministro de Rusia que firma este acto de venta
y en los terminos q. se fijan en los artículos
siguientes.

Art 8º

La suma estipulada en el artículo precedente será
puesta en manos del Ministro de Rusia por porcio-
nes y épocas determinadas por la situacion de la
caja que S. M. Católica a determinado exclusivamente
a este servicio; pero de manera q. estas porciones
sean comenzadas a entregar a la mayor brevedad
y terminadas antes del primero de Marzo de
año siguiente de 1818.

Art 7º

Las ciudades de Comercio de Rusia, y España no
tendrán entre sí cambio directo, se tomará por inter
medio el de Londres, y como la de S. Petersburgo
sobre esta última plaza podrá sufrir variaciones, este
comercio que el millon de Rublos en asignación de
banco, no se avaluado ni menos de cincuenta mil
quinientas libras esterlinas, ni mas de cincuenta
da mil libras esterlinas, pero si la España prefiere
pagar una parte de su deuda en especie tomandose
de la Rusia admitirá este modo de pagamento,
valiendo cada Pastra fuerte puesta en S. Petersburgo
en cuatro Rublos cincuenta copecks.

Art 8º

Si á la vuelta de los marineros Rusos á su patria
la estación no los permitiese seguir su navegacion
hasta Cronstat, podran dirigirse sobre Abo, Sweaborg,
Reval, Riga, ó sobre uno de los puertos de la Escandinavia,
y en el caso que fuese imposible abordar á las costas
del imperio Ruso, podran ser conducidos á Danzig
y entregados al agente Ruso acreditado en aquel punto,
el cual tomará las medidas necesarias para su
caminarlos por tierra, y dirigirlas segun los ordenes
que habian enviado de S. Petersburgo, la ^{mayor} atención
de los marineros Rusos desde su desembarque hasta
su entrada en el territorio Ruso, quedará á cargo
de la España, y será reembolsado inmediatamente
que la cuenta sea presentada.

El presente acto de venta está considerado
como en pleno efecto desde la época
de su fecha y firma, y esto en virtud de
poderes especiales de que las ministros
que firman se encuentran recíprocamente
provistos, así como despues del tenor de
los oficios preliminares, y obligatorios

que con este objeto se han cambiado primero
entre los Dos Gobiernos

En fe de lo cual los abajo nombrados lo hemos
firmado, y puesto el sello de nuestras armas
en Madrid a onze de Agosto de mil ochocientos
Diez y siete = Francisco Equia = Latistcheff.

Artículo Separado y Secreto.

Esto rubricado
de la real
mano

Para empezar a cumplir el contenido del artículo quinto
del acto de venta de la Escuadra que se firma con esta misma
fecha S. M. Católica, cede a S. M. Imperial la suma
de quatrocientos mil libras esterlinas, q. la Inglaterra
acorde dar a la España por indemnización a la abolición
del tráfico de Negros, y afin de poder disponer de esta
suma S. M. Católica promete a S. M. Imperial
de concluir cuanto antes el arreglo propuesto por la
gran Britania y dar satisfaccion. S. M. Católica in-
terina en que el pago de docientos mil libras esterli-
nas se verifique a la época precisa del cange de
las satisfacciones, y el de las docientos mil restantes
al espirar los seis meses, termino prefijado para la
cessacion del tráfico de los esclavos; y el resto de la
suma necesaria para el complemento de los treze mil
seiscientos mil Rublos en asignacion de Prusia,
que la España debe pagar a la Prusia por el valor
de la Escuadra, se verificará del modo pactado en
los articulos seis y siete, y demas que tienen rela-
cion con este punto, y contenidos en dho. acto
de venta firmado en este mismo dia. En fe de
lo cual nosotros los plenipotenciarios, firmamos el
presente artículo secreto y separado, y lo sellamos con
el sello de nuestras armas en Madrid a onze de
Agosto de mil ochocientos Diez y siete = Francisco
de Equia y Latistcheff.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

La historia de la Armada, parte consustancial durante siglos de la de España, no se acaba con el reconocimiento y las conmemoraciones de los grandes personajes de talla universal por todos conocidos. Una historia así, atenta solo a los nombres ilustres y a los grandes hechos políticos y de armas, sería una historia mutilada. Integrados en un conjunto funcionalmente jerarquizado, hoy como ayer cuantos componen la Marina española cumplen funciones específicas que, aunque no luzcan en igual medida, resultan todas ellas imprescindibles para insuflar vida a ese organismo que, en definitiva, es la Armada. Así pues, es de justicia no olvidar a esa multitud oculta entre bambalinas en cuyo invisible trabajo se sustenta el gran teatro de la historia naval española. Con estas notas de La Historia Viva pretendemos algo así como llamarlos a escena para que reciban el reconocimiento del público.

Los restos de González Hontoria

La revista *Nuevo Mundo* recogía en 1907 esta noticia:

«El domingo pasado, a las cuatro y media de la tarde, fueron trasladados los restos del Sr. D. José González Hontoria desde el cementerio de San Justo a la estación de Mediodía para ser conducidos en tren hasta San Fernando (Cádiz) y recibir allí definitiva sepultura en el Panteón de Marineros Ilustres. Nacido en Sanlúcar de Barrameda el año 1844, murió en 1889 en el manicomio del Dr. Ezquerdo en Carabanchel (Madrid), y fue enterrado en el cementerio de San Justo de esta capital.

González Hontoria pertenecía al Cuerpo de Artillería de la Armada en el que alcanzó el grado de mariscal de campo. En los últimos años de su vida se alteraron sus facultades mentales por lo que tuvo que ser internado en la residencia del Dr. Ezquerdo. La traslación de sus restos ha sido muy solemne. En la presidencia del duelo estuvieron representados el Rey y el Gobierno».

Este suelto, demasiado escueto, no hace justicia al tamaño, universal, del personaje. Añadamos unas pinceladas que completen el cuadro.

Digamos, para ser más precisos, que nació en Sanlúcar de Barrameda el 21 de julio de 1840 y que murió en Madrid, el 14 de junio de 1889, de una anemia cerebral. Su cadáver fue conducido a su domicilio, en el número 7 de la madrileña calle de Ayala. Al día siguiente, por la tarde, sus restos recibieron sepultura en la sacramental de San Justo, desde donde, como dice la nota de *Nuevo Mundo*, en 1907 se trasladarían a San Fernando (Cádiz) para ser depositados en el Panteón de Marinos Ilustres.

El brigadier González Hontoria fue un destacado oficial de Marina de la España del siglo XIX, cuyas contribuciones técnicas al desarrollo de la artillería naval le hacen heredero directo de los marinos ilustrados del XVIII. Fue un adelantado en esta rama de la marina de guerra que, digámoslo así, ya desde muy joven empezó a posar sus manos sobre su arma favorita: el cañón. Y así, a los veinticuatro años se le designa para formar parte de una comisión a Norteamérica, en la que permaneció once meses y de la que salió reconocido internacionalmente como una autoridad en materia artillera. A su vuelta, se reintegró a su destino como profesor de la Academia de Artillería. Este viaje a Estados Unidos le hará merecedor de su nombramiento como caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, y sus cuatro años de profesor, de que se le conceda la Cruz sencilla de Isabel la Católica. Con motivo del matrimonio de S.M. Alfonso XII es promovido al grado de coronel supernumerario de Artillería de la Armada, ascenso que se concedía por méritos «aun sin que existiera vacante» —entonces no existía el grado de comandante.

A partir de aquí, le vemos integrado en todas las comisiones vinculadas a la artillería, tanto nacionales como internacionales. Anotemos como ejemplo la junta mixta para la reforma del reglamento para la construcción y pruebas de las piezas de artillería que se fundían para la Marina en la fábrica de Trubia (Asturias), en la que estuvo destinado en cuanto miembro de la comisión de Marina allí existente. También fue un asiduo asistente a las pruebas que se realizaban en la Batería de Experiencias de Torregorda (Cádiz), y visitó con frecuencia, integrado en distintas comisiones, varios países europeos, en cuyas fábricas llegó a ser muy conocido.

En la vida profesional de González Hontoria es particularmente destacable la invención del cañón modelo de 1883, de acero y 16 milímetros, construido en Francia y cuyos resultados en las pruebas de fuego allí verificadas llamaron la atención de los técnicos y le procuraron abundantes elogios en la prensa militar francesa. En 1885 se aprobaron sus planos y se adoptó como reglamentario para artillar los buques en construcción. Uno de ellos fue el *Pelayo*, cuyas pruebas no llegó a ver a causa de su muerte (*).

(*) Recomendamos a los lectores interesados en la figura de González Hontoria el núm. 16 de los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, de Ignacio G.^º de Paredes Barreda, que en la fecha de publicación del cuaderno era capitán de navío ingeniero-director del Polígono de Tiro González Hontoria.

NOTICIAS GENERALES

Jornadas cervantinas. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 6, 7 y 8 del mes de junio de 2016 tuvieron lugar en Madrid unas «jornadas cervantinas» con motivo del 400.º aniversario de la muerte de Miguel de Cervantes Saavedra, acaecida el 26 de abril de 1616. Soldado, novelista, poeta y dramaturgo, pluma genial de las letras españolas, sus restos fueron entregados al convento de las trinitarias descalzas de San Ildefonso.

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), a razón de una conferencia diaria cuya exposición arrancaba a las 19.00. El programa fue el siguiente:

6 de junio de 2016

«Relaciones internacionales entre la Santa Liga y el imperio otomano, el curso en el Mediterráneo», por Miguel A. de Bunes Ibarra, investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

7 de junio de 2016

«La guerra de Lepanto como unidad de combate», por Pedro Fernández Silva, capitán de navío (R), de la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia.

8 de junio de 2016

«Cervantes, soldado de mar de los tercios españoles», por Luis Sola Bartina, coronel de Infantería de Marina (R).

La contribución del Instituto de Historia y Cultura Naval a la efeméride cervantina continuará con más jornadas dedicadas al autor del *Quijote*, que se celebrarán en las fechas señaladas a continuación:

19 de septiembre de 2016

«La figura de Cervantes como soldado», por Arturo Pérez Reverte, de la Real Academia Española.

15 de noviembre de 2016

«Miguel de Cervantes, soldado de los Tercios españoles embarcados», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

16 de noviembre de 2016

«El lenguaje naval en el *Quijote*», por José R. Cervera Pery, general auditor y asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Aquellos de nuestros lectores interesados en obtener información más detallada sobre estos eventos deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléfono: 913 79 56 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

LIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 25, 26 y 27 de octubre de 2016 tendrán lugar las LIII Jornadas de Historia Marítima, dedicadas al teniente general don Antonio de Ulloa y de la Torre Giral con ocasión del tricentenario de su nacimiento, acaecido el 12 de enero de 1716. Las sesiones se desarrollarán, en horario de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) según el programa que sigue:

25 de octubre de 2016

Una vez hechas las presentaciones, de las que se ocupará el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxán, Alfonso de Navas, Sánchez y Soraya Peña de Camús, Sáez, del Museo Nacional de Ciencias Naturales (C.S.I.C.). pronunciarán la conferencia «Antonio de Ulloa y la ciencia española»,

26 de octubre de 2016

- «Don Antonio de Ulloa, su trayectoria como marino», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- «Don Antonio de Ulloa y la Real Isla de León», por José Quintero González, doctor en Geografía e Historia.

27 de octubre de 2016

- «Don Antonio de Ulloa y Jorge Juan, disparidad de sus vidas», por Armando Alberola Romá, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Alicante;

- «Don Antonio de Ulloa: observación del eclipse de sol en las Azores en el viaje de regreso», por Teodoro López Moratalla, capitán de navío y doctor en Ciencias, jefe de la sección de efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA).

Nuestros lectores pueden ampliar esta información dirigiéndose a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Jornadas de Historia Marítima
Cuartel General de la Armada
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléfono 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

Curso de la Universidad para los Mayores de la Universidad Complutense. Madrid (España)

Organizado por la Universidad para los Mayores (Facultad de Geografía e Historia) de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), desde el 3 de octubre de 2016 hasta el 8 de mayo de 2017 se impartirá un curso con el título general «Historia naval de España». El curso, aunque impartido específicamente a los alumnos de la universidad para mayores complutense, podrá ser seguido por el gran público, pues su afán es divulgar la historia naval española y los principales hechos históricos de la Armada.

La inscripción podrá hacerse directamente en la secretaría de la Universidad para los Mayores de la Complutense, dentro del plazo de matriculación que se establezca. Las sesiones se desarrollarán en el salón de grados de la Facultad de Geografía e Historia, todos los lunes, de 17.00 a 18.00. El programa se vertebrará en seis bloques:

- Primer bloque: *Antecedentes históricos de la Armada española*
- 3 de octubre de 2016: luego de los actos de bienvenida y de la presentación del curso, se pronunciará la conferencia «La Marina de al-Andalus. La Marina de Castilla», que dictará Alejandro Klecker de Elizalde;
 - 10 de octubre de 2016: «La Marina de Aragón. La expansión catalano-aragonesa», por Pedro Perales Garat, capitán de fragata (R), licenciado en Geografía e Historia.
- Segundo bloque: *La Marina de los Reyes Católicos y de los Austrias*
- 17 de octubre de 2016: «El Galeón y la flota de Indias», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN);

- 24 de octubre de 2016: «La galera. El combate naval de Lepanto», por Agustín R. Rodríguez González, doctor en Historia;
 - 31 de octubre de 2016: «Las armadas de la Monarquía Hispánica», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, de la UCM;
 - 7 de noviembre de 2016: «La Gran Armada y la Contraarmada», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales.
- Tercer bloque: *La Marina borbónica. De la Guerra de Sucesión a Trafalgar*
- 14 de noviembre de 2016: «La Real Armada en el siglo XVIII», por Enrique Martínez Ruiz, de la UCM;
 - 21 de noviembre de 2016: «Viajes de exploración y expediciones científicas», por Enrique Martínez Ruiz;
 - 28 de noviembre de 2016: «El navío de línea. El combate naval de Trafalgar», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R) y consejero colaborador del IHCN, y Mariano Juan y Ferragut.
- Cuarto bloque: *La Marina en el siglo XIX*
- 19 de diciembre de 2016: «La pérdida de las colonias», por José Cepeda Gómez, del Departamento de Historia Moderna de la UCM; «La resurrección de la Marina en el siglo XIX», por José R. Cervera Pery, general auditor, asesor del IHCN.
 - 16 de enero de 2017: «De la vela al vapor. La organización naval de los buques», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), vicedirector de la Liga Naval Española.
 - 23 de enero de 2017: «La guerra del Pacífico y la vuelta al mundo de la *Numancia*», por Marcelino González Fernández.
 - 30 de enero de 2017: se dedicará este día a girar una visita al Museo Naval, en el que está abierta al público la exposición «El Galeón de Manila».
 - 13 de febrero de 2016: «El desastre de 1898 y sus consecuencias», por Ángel Luis Cervera Fantoni, doctor en Economía e Historia.
- Quinto bloque: *La Marina del siglo XX*
- 20 de febrero de 2017: «La reconstrucción de la Armada. Principales programas navales», por José M.^a Blanco Núñez;
 - 27 de febrero de 2017: «La creación del Arma Submarina», por José M.^a Treviño Ruiz, almirante, consejero colaborador del IHCN;
 - 6 de marzo de 2017: «El submarino», por José M.^a Treviño;
 - 13 de marzo de 2017: «La Aeronáutica Naval y las campañas de Marruecos (Alhucemas, 1925)», por Luis Mollá Ayuso, capitán de navío (R);

- 20 de marzo de 2017: «La Marina española de 1931 a 1939», por José Cervera Pery, general auditor;
- 27 de marzo de 2017: este día se dedicará a girar una visita al palacio del Marqués de Santa Cruz, en Viso del Marqués (Ciudad Real), sede del Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, archivo general de la Marina.

— Sexto bloque: *La Armada de los siglos XX y XXI*

- 3 de abril de 2017: «Experiencias humanas extremas en naufragios y hundimientos», por el doctor Ángel Luis Cervera Fantoni;
- 24 de abril de 2017: «La Armada y los convenios y organizaciones internacionales», por Enrique Pérez Ramírez, vicealmirante;
- 8 de mayo de 2017: «La Armada en nuestros días».

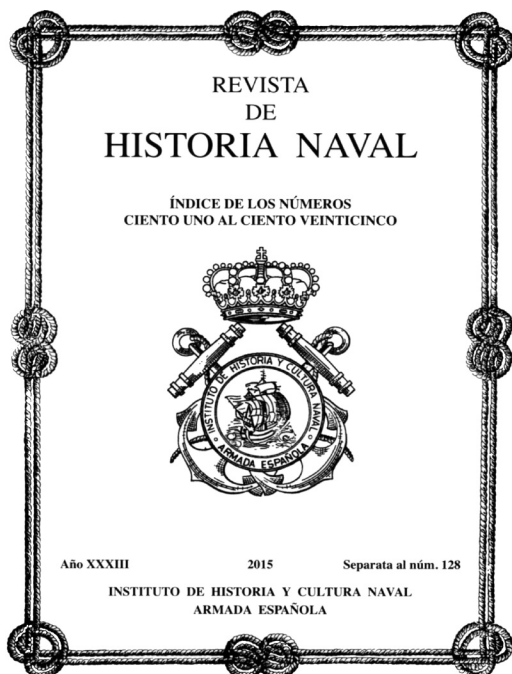
El curso suma un total de veintitrés períodos lectivos, más dos visitas culturales.

Para más información dirigirse a:

Universidad para los Mayores
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
Telef.: 913 94 60 70
C/e: umayores@ucm.es

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

DOCUMENTO

Carta de Federico Gravina y Nápoli a Antonio Barceló

Federico Gravina y Nápoli, duodécimo capitán general de la Armada, nació en Palermo en 1756 y murió en Cádiz en 1806, a causa de las heridas sufridas en el combate de Trafalgar, el año anterior, en el navío *Príncipe de Asturias*, donde izaba su insignia.

Desde los comienzos de su carrera —toma de la isla de Santa Catalina, integrado en la escuadra del marqués de Casa-Tilly (1776)—, el historial de Gravina rebosa de acciones de guerra, cuyo colofón será Trafalgar (1805). La relación íntegra de estos hechos de armas no cabría en las pocas líneas de que dispone esta entradilla, pero es obligado que destaquemos algunas: naufragio en el Río de la Plata, bloqueo de Gibraltar, reconquista de Menorca, ataque de las baterías flotantes a Gibraltar, combate de Cabo Espartel, expediciones a Argel en 1783 y 1784, socorro y posterior evacuación de la plaza de Orán, operaciones con Lángara en Cataluña, toma y evacuación de Tolón en combinación con la escuadra de Hood..., para rematar, comandando la escuadra de Cádiz, y en combinación con la francesa de Villeneuve, con el ya citado combate de Trafalgar.

La carta de recomendación que presentamos hoy como documento, escrita recién ascendido a brigadier, deberá leerse a la luz de la mentalidad y «costumbres» de la época. En ella, el palermitano, haciendo honor a su historial, se supone que pide, como siempre, un destino de «mayor riesgo y fatiga».

(Copia del original, que se encuentra en el Archivo Municipal de Palma de Mallorca, inserto en el legado Barceló.)

Mi General y favorecedor aunque mi Tío el Principe de
 Raffadali escribe con este Correo a V. E. suplican-
 dose, me proponga a este Ministro de Marina a fin
 tenga destino en esa Expedición que se prepara, con
 todo eso no quiero dejar de practicar yo lo mismo,
 y pedir a V. E. dicho favor: El S.^{or} Conde de Flo-
 rida Blanca a quien hayes de parte de S. Alferá
 el S.^{or} Principe ablé sobre el asunto, y a fin a V. E.
 me recomendaré, me digo si se verifica no dudo que
 V. S. hará pues, se que el S.^{or} D. Antonio Barcelo
 lo quiere y el Rey aun mas y asi no dudo que re-
 ra un comprehendido, dicho Ministro d' Estado espero
 que me recomendará a V. E. todo lo que me ase
 esperar, me proponga a este Ministro, estando
 seguro que asi el que el Rey aproveran la propo-
 sta y me daran destino a las ordenes de V. E.

Yo aunque estoy tierra adentro no dejo de Ma:
vegar, pues voy todas las mañanas acompañando
a S. A. y al Sr. Infante D. Gabriel, que van a
~~Diversos puntos~~ a velejar con una fragata
en este Rio, en donde como el mas inteligente, siguen.
De las Voces de S. A. mando la Maniobra.

El otro dia llego el Sr. Cordova a este Rio, y
beso la Mano al Rey y fue bien recibido, y lo
mismo de los Prinsipes y demas Personas Reales.

La Princesa sigue bien con su embarazo, y
se alia en el septimo mes. El Infante ~~ha~~ tenido
a noche un poco de calentura pero ahora esta libre
de ella, y asi no sera cosa de cuidado.

No ocurre otra cosa particular, que merezca
a V. E. participarse, y quedo siempre a las ordenes
de V. E.

Aráquez a 13. de Junio de 803

L. mo por N. Antonio Barceló.

Ex. mo por
Su mar. Al. y Rey. Ser.

Federico Gravina

Transcripción

Exmo. Sr.

Mi general y favorecedor, aunque mi tío el Príncipe de Raffadati escribe con este correo así es suplicándole, me proponga a este Ministro de Marina a fin tenga destino en esa expedición que se prepara, con todo eso no quiero dejar de practicar yo lo mismo, y pedir a V.E. dicho favor: el Sr. Conde de Florida Blanca a quien ayer de parte de Su Alteza el Sr. Príncipe hablé sobre el asunto, y a fin a V.E. me recomendase, me dijo, si se verifica no dudo que V.S. irá, pues sé que el Sr. D. Antonio Barceló lo quiere, y el Rey aún más y así no dudo que será V.M. comprendido dicho ministro de Estado, espero que me recomendará a V.E. todo lo que me hace esperar, me proponga a este Ministro, estando seguro, que así el que el Rey aprobarán la propuesta y me darán destino a las órdenes de V.E. Yo aunque estoy tierra adentro no dejo de navegar, pues voy todas las mañanas acompañando a S.A. y al Sr. Infante Don Gabriel que van a velejar con una fragata en este Río, en donde como el más inteligente, siguiendo las voces de S.A. mando la maniobra.

El otro día llegó el Sr. Córdova a este sitio, y besó la mano al Rey y fue bien recibido, y lo mismo de los Príncipes y demás personas Reales.

La Princesa, sigue bien con su embarazo y se halla en el séptimo mes: el Infante ha tenido anoche un poco de calentura pero ahora está libre de ella y así no será cosa de cuidado.

No ocurre otra cosa particular, que merezca a V.E. participarse, y quedo siempre a las órdenes de V.E.

Aranjuez a 3 de junio de 89
Su más afectísimo y Seguro Servidor
Ex.^{mo} S.: D. Antonio Barceló

Ex.^{mo} S.^r
Federico Gravina

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

RECENSIONES

CERVERA FANTONI, Ángel Luis: *El desastre del 98 y el fin del imperio español. Visión inédita del Almirante Cervera*. ISBN 978-84-16647-38-5. Biblioteca Nueva (Historia), Madrid, 2016, 368 págs., ilustraciones.

Del 98 español, con la pérdida de los últimos restos del Imperio tras las derrotas navales de Cavite y Santiago, se ha escrito mucho. De hecho, el número de publicaciones sobre el tema quizá solo pueda parangonarse con el que ha suscitado la última guerra civil española, otro tema que también parece inagotable. Pero en no pocos casos la cantidad no corre pareja con la calidad, y frente al rigor histórico y la verdad solvente de que hacen gala muchos estudios, existen textos tendenciosos y malintencionados que destilan frivolidad. Por otra parte, la figura del almirante Cervera, tan identificada con aquel triste desenlace, no siempre ha sido analizada y valorada en todo su alcance, pues la mayor parte de los trabajos sobre su figura se concentran en su trágico destino al mando de la Escuadra de Operaciones de las Antillas.

Hacía falta, por tanto, un estudio objetivo, sereno, sobre la vida y la conducta del almirante en Santiago de Cuba, un estudio que abordara su figura desde un nuevo encuadre, inserta en la España en que le tocó vivir, y que, más allá de la exégesis o la retórica, escarbara en las raíces del desastre de Santiago desde perspectivas y planteamientos nuevos. Creo sinceramente que el libro que reseñamos cumple con creces este objetivo, como resultado de la cuidadosa y profunda investigación en que se sustenta. Su extenso capitulado adopta varios registros que exceden del estrictamente histórico, como el sociológico. La riqueza y abundancia de las fuentes consultadas, y las directas referencias políticas, ambientales, humanas y, como no podía ser menos, técnicas, como la cuestionada situación de la construcción naval española en aquellos días, señalan los hitos por que discurre la obra.

Ángel Luis Cervera Fantoni, bisnieto del almirante y buen conocedor de Cuba y su circunstancia histórica, no ha querido seguir el fácil camino del elogio *per se*, o refugiarse en el victimismo. Su ponderada biografía del almirante, aunque en general enaltecedora del personaje, no elude la crítica cuando esta se tercia.

La guerra naval que España mantuvo con Estados Unidos en 1898 fue breve, reducida a un único episodio y desafortunada. A la Marina se le adjudicó el papel de víctima propiciatoria, dada la evidente disparidad entre el potencial naval de una y otra nación. Así pues, el Desastre tiene un oscuro trasfondo: la falta de mentalidad naval de determinados políticos de la época y el desacierto de la política empleada, que condujeron inevitablemente al triste trance del final del siglo. De todo ello y de mucho más nos habla este espléndido libro, incorporado a la colección de Historia de Biblioteca Nueva, que

RECENSIONES

dirige el historiador Juan Pablo Fusi, y que el almirante Muñoz Delgado, actual jefe de Estado Mayor de la Armada, encabeza con un acertado prólogo.

PARENTE RODRÍGUEZ, Gonzalo (coord.): *La Mar y España. La condición marítima de España como factor de prosperidad*. Navalmil, Madrid, 2015, 285 páginas.

La condición marítima de una nación no se mide por la longitud de sus costas o la idiosincrasia de sus pobladores. Con ser importantes, estos factores de fondo no bastan para revestirla de esa condición y contrapesar la mentalidad continental.

Un grupo de miembros de la Armada (historiadores, investigadores y sociólogos), coordinados por Gonzalo Parente Rodríguez, que también firma una de las colaboraciones de la obra, estudian y analizan desde ópticas diversas (estratégicas, históricas, científicas, industriales y comerciales) los factores esenciales que conducen a la consolidación marítima de España: la pesca, la construcción naval, el comercio, las tecnologías, las artes, la biodiversidad, la economía y la defensa de todas ellas. Un espectro de enfoques amplio y bien conjuntado que apunta a ofrecer al lector una visión múltiple y armónica de lo que la mar puede suponer, como motor de prosperidad, para España, que por ello no puede vivir de espaldas al mar.

El libro se abre con una expresiva introducción del almirante general Jaime Muñoz Delgado, jefe de Estado Mayor de la Armada, y se cierra con unas reflexiones del periodista e historiador José M.^a Carrascal, plenamente identificado con el propósito de la obra.

YUSTE GONZÁLEZ, Javier: *Crucero Reina Mercedes. De la Armada española a la US Navy*. Tombooktu (Historia), Madrid, 2014, 284 págs., ilustraciones.

Cuando, el 2 de julio de 1881, se colocaba en Cartagena la quilla del *Reina Mercedes*, la prosapia de su nombre parecía predestinarle a la gloria. Sin embargo, el destino lo condujo por vericuetos muy alejados de la celebridad a que apuntaba. Combatiente en aguas de Santiago de Cuba contra la escuadra norteamericana, sería hundido por los vencedores, que luego lo reflatarían para incorporarlo a la US Navy, donde cumpliría un papel mucho más oscuro y anodino que aquel al que parecía estar llamado.

Seis años después de que se le pusiera la quilla, era botado en el mismo arsenal de Cartagena. Después desempeñaría importantes comisiones en aguas españolas y africanas hasta que, en abril de 1898, es trasladado a Cuba, donde, como tantos otros buques, lucharía con bravura y heroísmo hasta su final. El 4 de julio de ese mismo año, un día después del desafortunado combate de Santiago, es echado a pique, no muy lejos de los restos del cañonero *Merri-*

mac (también autohundido por los norteamericanos), tras el ataque del *Massachusetts* y el *Texas*, que a modo de epílogo a la acción bélica de la víspera dirigieron sus fuegos contra el crucero español, rematando su hazaña.

Con la capitulación acordada de Santiago, los yanquis capturaron los restos del *Reina Mercedes* y comenzaron las labores de su reflote. Una vez consumada la operación, sus misiones bajo pabellón norteamericano serán muy diferentes de las que desempeñaba cuando arbolaba bandera española. Se le trasladará a Newport, y después a la estación de Annapolis, donde a partir de 1940 se convertirá en una dependencia de la academia naval, destinada a albergar los aposentos de los alumnos y del comandante, siendo el único buque en el que está permitido el alojamiento nocturno. En noviembre de 1957 es dado de baja en una emotiva ceremonia, tras ser adquirido por una empresa de Baltimore para su desguace.

Siguiendo esta línea básica, enriquecida con numerosas e importantes aportaciones de nuevo cuño, Javier Yuste ha logrado ensamblar una buena obra, documentada, brillante y, sobre todo, históricamente fiel. El *Reina Mercedes* nació y murió español, aunque durante muchos años ondeara en su mástil la bandera de las barras y estrellas. Sus avatares en uno y otro estado son fielmente relatados en este libro, profundo y ameno, y cuyos apéndices lo enriquecen meritoriamente.

REVELLES, David: *En los confines de Hibernia. Tras la leyenda de la Armada Invencible en Irlanda*. Editorial UOC (Cuadernos Livingstone), Barcelona, 2015, 206 págs., mapas.

La «Grande y Felicísima Armada», aquella que Felipe II no envió a «luchar contra los elementos», sino a conquistar Inglaterra, continúa en el candelero editorial. Y, siguiendo la estela de las obras propiamente historiográficas, aparecen de cuando en cuando otras que abordan la malograda gesta desde una óptica singular. En esta línea se enmarca la obra que reseñamos, que se dedica a rastrear las huellas que de aquella malhadada expedición perviven en el presente en las costas de Irlanda.

David Revelles, periodista y autor de guías de viajes, se reconoce empedernido rastreador de las huellas de la Armada Invencible en la isla, y hace que su devoción irradie de las páginas de este libro, que ha titulado simbólicamente *En los confines de Hibernia* (nombre legendario de Irlanda) y que, a pesar de presentarse como un cuaderno de viaje y de su reducida extensión, aporta valiosos materiales historiográficos.

Subraya Revelles que el escenario de la tragedia se localiza en la costa occidental de la isla, donde naufragaron veinticuatro de los 130 barcos y perecieron 6.000 de los 30.000 hombres enviados a conquistar Inglaterra. El autor, con un estilo muy rico, y evidenciando su solvencia en el tema, recrea los paisajes que pusieron fondo a la tragedia, perfectamente señalizados en los mapas que se incluyen, y hace revivir a los personajes que la representaron,

RECENSIONES

narrando (o más bien novelando) con amenidad las historias que alumbraron la leyenda. Porque la Gran Armada es historia, pero historia a la que el correr de los siglos, como no podía menos de ocurrir, ha ido envolviendo en las brumas de la leyenda. Leyenda de acentos trágicos cuyos sucesivos actos el autor recorre sobre el terreno, valiéndose por otra parte con un buen apoyo bibliográfico, eso sí, compuesto sobre todo por autores anglosajones.

J.C.P.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

